



|

(pour donner une information plus complète et plus neutre aux visiteurs du salon)

Véhicules électriques ?

Pas sans questions ! Ni en priorité !

Lien vers l'article complet : <http://vlvpourleclimat.be/vehicules-electriques-pas-sans-questions-ni-en-priorite/>

Nous reproduisons ci-dessous les conclusions de cet article :

Conclusions :

En étudiant le bilan global de l'empreinte écologique, on le voit, la voiture électrique n'est pas LA solution miracle pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. En étudiant son bilan social, on voit se dessiner de plus en plus une société qui perd l'élan de la solidarité.

Assurément, avant de penser à une voiture électrique, il conviendrait plutôt de voir comment diminuer nos déplacements individuels et leurs poids énergétiques.

Un changement de nos modes de déplacement est donc nécessaire.

Il faudra se déplacer moins loin, avec des moyens de transport peu polluants, plus légers. La concrétisation de cet objectif nécessite d'intervenir sur nos infrastructures (plus de piétonniers et de transports en commun, plus d'espace pour les moyens de transport partagés, la mobilité douce, ...), de mettre en place une économie partageuse, une vraie transition énergétique et une gestion plus circulaire des ressources. En d'autres mots, de **multiplier nos choix**, plutôt que de poursuivre sur une seule et même voie, toute à la voiture.

C'est à ça que nous invite d'ailleurs l'Association pour la Mobilité Propre Electrique et RESponsable qui conclut :

La voiture doit être le dernier recours, en l'absence d'autre solution. Il faut donc la bannir au maximum pour toute une série de raisons :

- demande énormément d'énergie et de ressources pour sa construction et son usage (la plupart du temps pour transporter 1 personne)
- embouteillages, incivilités, accidents mortels
- déchets
- enlaidissement des villes (parkings, hyperbétonnisation, bruit, pollution...)
- ...

Les solutions pour se passer d'elle sont multiples mais encore sous-appliquées en Belgique :

- Transports en commun abordables et fiables
- Infrastructures pour les 2 roues (pistes cyclables, avantages,...)

Le monde du travail a aussi son rôle à jouer en appliquant des solutions simples

- Télétravail
- Téléconférences (plutôt que d'aller rejoindre son interlocuteur)

- *Horaires décalés pour limiter les embouteillages (encore trop peu proposé)*
- *Solutions de covoiturage en collaboration avec des entreprises voisines*

Le monde politique également :

- *Politique ambitieuse via un message clair à la population (et aussi aux industriels)*
- *Plus d'indépendance face aux lobbyings automobiles afin de pouvoir répondre aux enjeux de société (notamment climatiques)*
- *Taxation de la voiture au kilomètre parcouru (à l'heure actuelle, plus on parcourt de km et plus c'est intéressant)*
- *Rendre la voiture individuelle (familiale ou de société) moins attractive*
- *Décupler les avantages pour les mobilités alternatives*
- *Pour ceux qui n'ont vraiment pas d'autre possibilité, favoriser le développement du car-sharing et du réseau de bornes électriques*

Sans oublier le monde industriel :

- *Construire des voitures moins polluantes (notamment électriques), plus petites, plus recyclables et plus légères*
- *Innovation : recharge et autonomie des batteries, production et stockage des énergies renouvelables, V2G, véhicules autonomes et connectés,...*
- *Participer au développement d'un réseau de recharge rapide dense et fiable*

Non, la voiture électrique n'est pas écologique !

Lien vers l'article complet : <https://reporterre.net/Non-la-voiture-electrique-n-est-pas-ecologique>

Introduction :

Promue sans la moindre réserve par la classe dirigeante, l'auto électrique serait le véhicule « propre ». Or, comme le montre Reporterre dans une grande enquête, de la production des batteries à leur durée de vie, en passant par le renouvellement du parc, le poids des véhicules et leur usage, le caractère écolo de l'auto électrique n'a absolument rien d'évident. Premier volet : qu'en est-il des émissions de gaz à effet de serre ?

Conclusion :

Du point de vue de l'écologie, le passage à l'électromobilité est un pari pour le moins fragile

La voiture électrique soulève encore d'autres questions. On peut se demander quelles sont les conséquences écologiques du renouvellement accéléré du parc automobile induit par les « primes à la conversion ». Si les voitures à essence partent prématurément à la casse avant que leur production n'ait réellement été amortie, à quel point le passage à l'électrique est-il justifié ? Peu d'études le renseignent. Et si ces mêmes voitures thermiques quittent le marché français pour atterrir, par exemple, dans les pays du Maghreb, ne risque-t-on pas, au lieu de bénéficier de leur substitution, d'ajouter au niveau mondial les coûts écologiques de l'électrique et du thermique ? Un afflux vers les pays pauvres de véhicules polluants d'occasion peu chers, associé à la baisse du baril de pétrole, ne risque-t-il pas d'inciter à la consommation de voitures personnelles dans des régions où elles ne sont pas encore systématiques ? Dans les pays riches, au niveau des usages, le déploiement de véhicules électriques commence déjà à se traduire par un effet rebond — c'est-à-dire un effet involontaire de surconsommation induit par l'efficacité accrue de l'objet. L'Agence européenne pour l'environnement constate, en Suède et en Norvège, que les possesseurs de véhicules électriques ont tendance à remplacer certains de leurs trajets à pied ou en transport en commun par leur nouvelle acquisition. Pourquoi ? Parce que « le coût de fonctionnement d'un véhicule électrique est largement inférieur à celui d'un véhicule thermique » ; parce qu'étant donné le prix d'achat supérieur des électriques, « leurs possesseurs peuvent être tentés de davantage les utiliser pour amortir cet investissement » ; et enfin, en raison des « incitations des collectivités locales à la voiture électrique » (parking gratuit, exemptions de péages, etc.).

Du point de vue de l'écologie, le passage à l'électromobilité s'apparente donc à un pari pour le moins fragile. En France, ce n'est rien moins qu'un pari à 8 milliards d'euros de fonds publics qui nécessite d'espérer que les usagers n'achèteront ni berline ni SUV, utiliseront les transports en commun pour partir en vacances, feront du covoiturage, ne rechargeront pas leurs véhicules en mode rapide parce qu'ils sont pressés (ce qui fait décroître la longévité de la batterie), ni tous en même temps aux heures de pointe (auquel cas, ils sont alimentés par des centrales électriques diesel), ne remplaceront pas leurs trajets en vélo par une balade en Zoe — et de prier pour qu'on arrive à gérer les fuites et les déchets qui sortent des centrales nucléaires, ou qu'on les démonte rapidement. Et, bien entendu, de prier pour que les batteries et les métaux que contiennent les autos électriques soient bel et bien recyclés, sans quoi les ravages des activités minières sont voués à s'intensifier — et les véhicules électriques serviront autant à délocaliser les pollutions qu'à déplacer les personnes.