

# La Révolution électrique des transports est en route

## Part II: Est-ce une bonne chose? A La Réunion et en Europe



### *La voiture électrique, une grosse arnaque?*

En séance plénière à Strasbourg, le 8 juin dernier, les eurodéputés ont voté favorablement un texte sur la régulation des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules thermiques: -15% en 2025, -55% en 2030. A partir de 2035, on ne pourra plus acheter de véhicules thermiques, y compris les hybrides.

A La Réunion, équiper l'ensemble du parc automobile en véhicules électriques passera par un doublement de la consommation électrique. EDF, le fournisseur, se veut rassurant. Les enjeux seront:

- de prévenir les pics de consommation vers 18-21 heures, donc d'anticiper les charges aux heures creuses,
- d'équiper les stations-services (actuellement 150 points de recharge, dont 70% non maintenues car gratuites et non opérationnelles). RunCharge, opérateur privé, propose d'en installer 400.

Cette volonté du tout électrique, est-ce un bienfait environnemental? A La Réunion, on se veut optimiste: 100% de l'électricité sera issue des énergies renouvelables en 2023. Voire. J'émet de sérieux doutes. Dans les priorités d'action du Conseil Régional: la conversion d'Albioma à la biomasse solide, et la Centrale de Port-Est à la biomasse liquide, une augmentation de la capacité solaire x 2,5 l'existant, pour aboutir à 500 MW de puissance, soit 1 TWh annuel environ (en comptant sur 2000 heures d'ensoleillement en moyenne). La Réunion, je le rappelle, consomme 3 TWh d'électricité annuelle. Le parc automobile électrique doublera cette consommation. Le calcul est donc simple: électricité 100% renouvelable en 2023: mon œil! Fourniture sans problème d'électricité aux véhicules: mon œil derechef!

A l'échelle européenne, la question est encore plus épineuse, si l'on s'en réfère au mix électrique européen, principalement alimenté par le charbon dans certains pays, ce qui ne va pas s'arranger avec la crise gazière, conséquence de la guerre ukrainienne. Question à laquelle nous rajouterons celle de la fabrication des batteries, très dépendante de la Chine (extraction de graphite notamment), ou d'autres pays pour le lithium (Amérique latine).

Tiens, justement, le lithium: surenchérissement des prix à la production, qui ont quasi-doublé en 1 an. Chaque batterie a besoin de 5 kg de lithium: imaginez à quelle production mondiale devoir s'attendre. On me répondra: batterie au sodium. Certes, mais pas encore au point. Car la production mondiale de lithium, en Australie ou en Amérique latine, ne suffira pas à couvrir les besoins mondiaux.

En 2030, le prix du lithium pourrait être multiplié par 6, pour une production mondiale alors estimée à 500 kt: ça ne va pas durer, c'est sûr. Et l'extraction du lithium est très productrice de GES, ruine les paysans sud-américains en orientant la consommation d'eau. Quant au graphite, vous parlerez aux ouvriers chinois des cancers bronchiques. Et vous parlerez aussi aux gosses congolais qui extraient le coltan au Kivu, de leur état de santé et de leur exploitation par d'infâmes compagnies minières sans empathie.

Donc à la question: est-ce une bonne chose? La réponse n'est pas facile. Modérer nos ardeurs en termes de taille et poids des véhicules, donc modérer notre consommation effrénée en lithium, prochaine guerre économique comme l'a prévue Guillaume Pitron, dans son livre: «la Guerre des Métaux». Il faudra aussi transformer nos habitudes de vie en limitant drastiquement nos déplacements, transformer nos routines professionnelles, en multipliant le télé-travail et autres occupations professionnelles réalisables à la maison. C'est l'objet de la part III de ce dossier.

**Bruno Bourgeon** <http://www.aid97400.re>