

La voiture électrique



La Jamais Contente de Camille Jenatzy

Part IV - Conclusion, dernière arnaque avant effondrement

Reprenons l'Histoire. Gaston Planté, ingénieur français, met au point l'accumulateur plomb acide en 1859. Cette première batterie permettra la naissance de la «Jamais Contente» (photo), véhicule obus de 3,80 m de long, fabriqué par le Belge Camille Jenatzy, qui fut le premier véhicule (électrique!) à franchir la barrière des 100 km/h en 1899, avec un moteur de 50 kW (68 ch). Elle était montée sur des pneus Michelin.

Par la suite, le moteur à explosion l'emporta suite à ses incessantes améliorations, notamment en poids. La Ford T, dès 1908, acheva le véhicule électrique, au moins pour un siècle. Avant que n'apparaisse la prise de conscience du réchauffement climatique. General Motors mit au rebut son EV-1 en 1999 (Electric Vehicle number 1). Puis vinrent les véhicules hybrides, les micro-voitures comme la Twizy, et le renouveau des véhicules à propulsion électrique.

Les frères Michelin étaient les rois de la communication. Dès 1894, Édouard et André Michelin créent le Bibendum. En 1900 apparaît le premier Guide rouge pour adresses et bons conseils en déplacement. Or il n'y avait que 5000 voitures en France en 1910! La carte du Chaix dévoile l'ensemble des lignes de chemin de fer: une bonne chose. Les cartes jaunes au 1/200000 décrivent, elles, le tableau complet des routes en 1913. Le bornage kilométrique – publicité gratuite pour la firme – est arraché au président de la République, Armand Fallières, en 1911. Ainsi se noua cette relation d'obligés, entre l'État, ses services, les élus, et l'industrie automobile.

Autre grand communicant: Jacques Calvet. Haut fonctionnaire de l'administration Giscard, il devient patron de Peugeot, spécialiste mondial du Diesel, en 1982. Il promeut cette motorisation à grands coups de passages télévisés et de soutiens gouvernementaux. En 1990, 33% de véhicules Diesel. 50% en 2000, 78% en 2008. En 2007, Santé Publique France relate 48000 décès annuels liés à la pollution atmosphérique. Sans que l'on puisse imputer la part du Diesel dans ces décès. Ou encore, Emmanuel Macron, en 2016: «le Diesel est au cœur de la politique industrielle française»

En 2021, *annus horribilis*: 1/4 de ventes en moins par rapport à 2019. La tendance est mondiale. L'opération charme est lancée: il faut sauver la voiture française. Voilà qu'apparaissent des véhicules de plus en plus gros, de plus en plus lourds, à coups d'options de plus en plus coûteuses: ordinateurs de bord, gadgets électroniques, caméras embarquées. Tout cela pour masquer la crise historique, et qui porte un nom: le suréquipement.

En 1976, 342 millions de voitures dans le monde. En 1996, 670 millions. En 2022, 1,5 milliards. L'industrie automobile, qui a rendu fous de désirs des acheteurs nécessiteux, bousillé des millions de poumons, détruit les villes, ouvert tant de cicatrices dans l'environnement, est à bout de souffle.

Revoilà le réchauffement climatique. Les transports pèsent pour 30% dans les émissions de GES, idem aux States. On ne peut plus défendre le véhicule thermique. Il faut se rabattre sur le véhicule à propulsion électrique (et faire la joie des Chinois, très en avance sur les Européens et les Américains dans ces filières).

Dès lors, le véhicule électrique entravera toute idée de changement de paradigme économique. Pour conserver un mode de vie profondément individualiste, avec une électricité essentiellement nucléaire, des villes bétons dimensionnées autour de parkings. La production de véhicules électriques implique forcément le fonctionnement d'aciéries. Qui brûlent des quantités astronomiques d'énergie. Qui produisent des quantités affolantes de polluants pour peindre les carrosseries, pour fabriquer les accessoires en plastique, pour recouvrir de vernis anti-corrosion.

Sans oublier les 250 millions de t de fuel (10% de la production pétrolière) que consomment annuellement les 53000 cargos pour livrer les bagnoles à l'autre bout du monde. Sans aucun doute, la bagnole électrique est le plus beau cadeau que l'on puisse faire au monstre qui nous dévore. On distrait le public avec l'élément fini, le véhicule sans échappement polluant. Ce n'est que de la com, n'est-ce pas, messieurs Michelin et Calvet? Une diversion pour faire oublier que pour fabriquer une caisse en ferraille installée sur quatre roues, il faudra toujours autant d'énergie fossile pour un véhicule propulsé par un moteur électrique que par un moteur à explosion. Le véhicule propre est un gigantesque bobard politique.

Et toujours, le climat. Derechef. Le dérèglement climatique commande de diviser par 6 (ou 10?) nos émissions de GES, d'ici 2050 par rapport à 1990. Nos gouvernants s'en foutent, et ils ont bien raison, puisque personne ne bronche. Or il y aura cohabitation forcée pendant environ deux décennies entre véhicules thermiques et véhicules électriques. Il y aura donc pire. Car il faudra construire, à côté de ce qui existe, des millions de véhicules neufs, utilisant de colossales quantités de matières premières, qui, inévitablement, mettront autant de GES dans l'atmosphère. Au moment où nos bouffons politiques prétendront les diminuer.

In fine, il faut sauver le soldat EDF. La voiture électrique comme bouée de sauvetage d'une entreprise au bout du rouleau. La vieille société productiviste ne veut pas mourir? Rien de plus dangereux qu'une bête blessée. La voiture électrique comme fanion d'une civilisation de la bagnole. Civilisation de plus en plus absurde, qui déstructure nos sociétés plus qu'elle ne les renforce. La voiture électrique comme porte d'entrée vers une humanité «augmentée» (les connexions neurales d'Elon Musk), espérée des gourous transhumanistes (Attali, Alexandre). Alors, vous pensez toujours que le véhicule électrique va nous sauver de la catastrophe? Vous êtes vraiment de bons clients.

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

D'après Charlie-Hebdo, numéro spécial 1H du 1^{er} juin 2022