

La mort programmée de notre industrie automobile



« S'il y a tant d'accidents sur les routes, c'est parce que nous avons des voitures de demain, conduites par des hommes d'aujourd'hui sur des routes d'hier. » (Pierre-Jean Vaillard).

Depuis que les « *Khmers verts* », les Ayatollahs de l'écologie, ont conquis quelques grandes villes, l'automobiliste est invité à y rouler à... 30 km/heure, soit en gros la vitesse de pointe d'un vélo électrique. Des bicyclettes électriques, on en voit de plus en plus, chevauchées par des « *Bobos* » casqués, car cette engeance imbécile et donneuse de leçons adhère comme un seul homme(1), sans esprit de rébellion, à la moindre ineptie, à condition que ce soit « *bon pour la planète* ».

Le panurgisme – la servilité moutonnaire – est un des nombreux

maux de notre époque décadente. Aujourd'hui, tout le monde se doit d'être écolo et, comme la liberté d'expression et la pluralité d'opinions sont de moins en moins tolérées, on se fait vertement rabrouer si l'on ose se déclarer climato-sceptique. On se souvient de Claire Nouvion ou Nicolas Hulot quittant avec fracas un plateau télé parce que quelqu'un, sans nier le réchauffement climatique, avait osé mettre en doute la responsabilité de l'homme dans l'évolution du climat, et critiquer le catastrophisme et les oukases du GIEC. De nos jours, les grands prêtres de la secte écolo – les Sandrine Rousseau, Aymeric Caron et consorts – nous disent le bien et le mal. Hors de leur doxa, point de salut !

Récemment, invité chez un ami, je me suis entendu dire « à notre époque **on n'a plus le droit d'être climato-sceptique** ». Il y a des jours où j'ai l'impression de vivre en Corée du Nord.

Et bien tant pis, je m'arroge le **droit** de douter, et j'en fais même un **devoir** car je ne supporte plus le terrorisme intellectuel que veulent nous imposer les gourous du climat.

Je ne suis ni scientifique, ni météorologue, ni climatologue, mais... je lis énormément, ce qui me confère un bagage, un vernis, au moins égal à celui des gens, aussi arrogants que sentencieux, qui pérorent sur les plateaux télé alors qu'ils n'ont pas la moindre compétence sur le sujet.

Nicolas Hulot, qui a été un éphémère ministre – ministre d'Etat, tenez-vous bien ! – n'a pas le moindre titre universitaire. Il a commencé sa carrière comme photographe-paparazzi. Ségolène Royal est sortie de l'ENA en 1980, à une époque où personne ne parlait d'écologie et encore moins de climatologie. François de Rugy a terminé Sciences-Po (en 1994) dans la section « *communications et ressources humaines* ». Cécile Duflot a obtenu un DEA de... géographie en 1997, ce qui l'a autorisé à déclarer, devant un Jean-Jacques Bourdin médusé : « *Nous Français, on a la chance de vivre dans*

l'hémisphère sud », ce qui en dit long sur ses compétences en géographie ! Barbara Pompili sort de l'IEP de Lille et n'a pas la moindre formation en écologie.

N'oublions pas Evelyne Dhéliat qui, à 73 ans, se cramponne à son poste comme la moule à son rocher, et qui est l'auteur d'un mauvais livre intitulé « *C'est bon pour la planète* »(2). Elle a arrêté ses études en première année de licence... d'anglais. Citons aussi Greta Thunberg, la Bernadette Soubirous de la religion écologiste, qui a découvert que le réchauffement climatique serait dû à... la colonisation. Arrêtons cette litanie qui, hélas, est loin d'être exhaustive.

J'ai déjà dénoncé l'«escroc-logie» dans de nombreux articles, publiés sur des sites amis, et étayés par les travaux de dizaines (de centaines ?) de véritables scientifiques. Si j'en parle à nouveau aujourd'hui, c'est pour vous conseiller quelques livres, mais aussi pour tenter d'expliquer pourquoi l'écologie punitive est un business juteux et comment nous en sommes arrivés là.

Commençons par l'imposture de l'énergie éolienne et photovoltaïque :

Bernard Durand, ingénieur et naturaliste, a écrit plusieurs livres très documentés sur les énergies et l'environnement. Je vous conseille le dernier « *Un vent de folie* »(3). L'auteur y dénonce de façon magistrale les mensonges et les arnaques autour des pseudos énergies renouvelables. Je précise que son livre est sorti avec l'imprimatur et la bénédiction du collectif « *Sauvons le climat* »(4).

Bernard Durand est persuadé que nous pouvons agir sur les dérèglements climatiques. Pour ma part, je reste dubitatif : nous représentons 1 % de la population mondiale et nous sommes responsables de 0,8 % des émissions de gaz à effet de serre.

Pour avoir voyagé en Afrique et en Asie, je ne pense pas que le fait de culpabiliser (et de taper au porte-monnaie) les

Franchouillards soit le meilleur moyen de sauver la planète.

L'Inde, avec son 1,4 milliard d'habitants, m'a paru bien plus sale que certains quartiers de Paris, et Dieu sait pourtant que madame Hidalgo a su transformer notre belle capitale en souk et en poubelle; les rats y pullulent, comme au Moyen-âge.

Aujourd'hui, je vous parlerai de voiture car, battant ma culpabilité tous les matins, je réalise que j'ai tout du mauvais citoyen. Je possède trois véhicules, tous à moteur thermique : un 4x4 et un fourgon, qui roulent au diesel, et une grosse moto qui fonctionne à l'essence. Mais avant d'aller plus loin, Je vous conseille aussi le dernier livre de Christian Gerondeau « *Les 12 mensonges du Giec* » (5).

Gerondeau est polytechnicien et diplômé de l'École des Ponts et Chaussées, ce n'est donc pas un imbécile inculte, or depuis des années, il dénonce les contrevérités proférées autour des dérèglements climatiques. Son livre est un plaidoyer à charge implacable, ce qui explique sans doute pourquoi, en dehors d'Yvan Rioufol et de Mathieu Bock-Côté, plus personne ne l'invite sur les plateaux télé. Parmi les nouveaux interdits, on n'a pas le droit de critiquer le GIEC, même si on le fait avec compétence, des preuves irréfutables et une grande honnêteté intellectuelle.

Un autre livre – excellent – est sorti récemment sans faire beaucoup de bruit dans les médias et pour cause, il s'intitule « *Voiture électrique : ils sont devenus fous !* »(6). Son auteur, François-Xavier Pietri, est journaliste économique. Son livre est un pavé dans la mare qui souhaite nous faire réfléchir sur la folie des politiques lorsqu'ils succombent aux lobbies, par démagogie ou clientélisme électoral, peu importe, le résultat est catastrophique !

Le 8 juin 2022, le Parlement Européen a adopté la fameuse directive visant à interdire les véhicules thermiques neufs à partir de 2035. Cette décision suicidaire est lourde de

conséquences pour le citoyen-lambda car l'usage quotidien du véhicule électrique est loin d'être démontré. Les trajets urbains ne posent pas de problème, mais les pérégrinations longues se transforment vite en galères. Mais elle est encore plus catastrophique pour l'industrie automobile européenne obligée de se restructurer complètement en moins de 15 ans. Rappelons qu'en France la filière automobile produit 7 % du PIB et emploie 10 % de la main-d'œuvre ouvrière.

Comparées aux véhicules à moteur thermique, les voitures électriques ont une autonomie assez faible (et de longs temps de charge). En fait la voiture électrique, malgré ses inconvénients, pourrait avoir un rôle à jouer dans le futur, mais comme deuxième voiture, pour circuler en ville.

La voiture électrique, qui ne brûle aucun combustible, a un rendement de près de 100 % (contre 20 % à 30 % pour une voiture thermique). Mais, à ces consommations d'utilisation viennent se greffer des consommations « grises » qui sont liées à l'importante consommation énergétique demandée pour extraire, conditionner et assembler les métaux rares (cobalt, lithium, graphite) nécessaires à la fabrication de la batterie. Sur 100 000 km (kilométrage de garantie de la batterie), l'énergie de fabrication de la batterie accroît de 36 % la consommation d'une urbaine (batterie de 30 kWh) et double celle d'une grosse routière (batterie de 90 kWh). Le rendement de 100 % invoqué par les défenseurs de la voiture électrique doit donc être nuancé.

S'il n'émet aucun CO₂ en roulant, un véhicule électrique est responsable d'abondantes émissions « grises » durant son cycle de vie. Selon sa source (charbon, gaz, fioul) l'électricité peut être fortement carbonée. La fabrication d'une batterie, fortement énergétivore, est un processus qui émet beaucoup de CO₂. Le « *Swedish Environmental Research Institute* » affirme que la fabrication d'une batterie de 1kWh émet entre 60 kg et 100 kg de CO₂. Une petite citadine électrique émet 62 % de CO₂ en moins que son équivalent thermique, en revanche une

routière électrique émet 8 % de plus. Donc, la mobilité électrique sur de longues distances sera désastreuse en termes d'émissions de dioxyde de carbone.

Les voitures de demain, il faut les alimenter, or une électrification totale du parc français actuel augmenterait la consommation annuelle d'électricité de 100 TWh (soit un excédent de 25 % par rapport à la consommation actuelle).

Cet accroissement ne semble pas énorme, en revanche, la sur-demande en puissance électrique (de l'ordre de 30 GW) représente jusqu'à 40 % de la puissance nominale consommée aux heures de pointe en hiver. Enfin, la mobilité électrique sur de longues distances peut être carrément catastrophique les jours de «*grande transhumance*». La gestion du flux de véhicules un premier août nécessiterait 42 000 bornes haute puissance de 240 kW. Ceci se passe de commentaire !

Autre point noir, les batteries ion-lithium sont fabriquées en grande majorité (80 %) dans le sud-est asiatique. Mais la construction des batteries n'est pas le seul élément à considérer.

Les métaux rares (cobalt, graphite et lithium) sont très mal répartis à la surface du globe. La Chine recèle plus de la moitié des réserves de cobalt ; le Brésil, la Turquie et la Chine possèdent les deux tiers des réserves de graphite ; l'Argentine et le Chili possèdent les trois quarts des réserves de lithium. Autant dire que, dans quelques années, la mobilité totalement électrique transformera notre dépendance pétrolière en dépendance minière.

Il faut donc être complètement cinglé pour penser que la voiture électrique doit condamner le moteur thermique. Pour un usage routier, les alternatives décarbonées sont les biocarburants et l'hydrogène. Couvrir ne serait-ce que 25 % des trajets par l'hydrogène nécessiterait de produire annuellement 1,3 million de tonnes de H₂ vert ce qui

réclamerait environ 70 TWh d'électricité et la construction d'un réseau coûteux de distribution d'H2. En arrêtant la construction de moteurs thermiques en 2035, l'Europe se privera implicitement de l'autre alternative (les biocarburants peuvent être utilisés dans les moteurs thermiques actuels) sous forme de véhicules hybrides associant bioéthanol et électricité. La mort programmée du moteur thermique en 2035 encouragera inexorablement les motoristes à construire des routières électriques et les fournisseurs d'énergie à équiper les stations autoroutières de bornes haute puissance.

Cette stratégie stupide peut se révéler à terme suicidaire pour notre vieux continent.

Dans son livre, François-Xavier Pietri explique, avec des arguments très clairs, qu'une telle décision est loufoque. Interdire les moteurs thermiques neufs (ainsi que les hybrides), convertir tout le parc automobile à l'électricité sans avoir les capacités industrielles et la couverture de bornes de recharges relève de la bêtise, de la folie ou de l'inconscience, voire des trois !

L'auteur nous explique également que la recharge d'une Renault Zoé « *peut grimper jusqu'à 15 euros pour 100 km d'autonomie sur le réseau Ionity... C'est tout simplement 1 ou 2 euros de plus que la dépense en carburant sans-plomb ou diesel d'une Clio.* »

On est en droit de se demander si, à ce régime, en 2035, nous aurons assez d'électricité pour nos besoins ou bien s'il faudra choisir entre rouler ou se chauffer ? La Californie qui vient de décider la fin du moteur thermique au profit de l'électrique en 2035, a été obligée en août dernier, pour cause de canicule, d'interdire la recharge de voitures électriques.

Les constructeurs, forcés de suivre les politiques, sont

très inquiets en raison de la menace qui plane sur l'emploi (100 000 emplois directs sont sur la sellette en France, 500 000 en Europe). Car, il faut cinq ouvriers pour fabriquer un véhicule thermique, mais il n'en faut que trois pour un véhicule électrique. Sans parler de la chute des sous-traitants et équipementiers : 400 000 personnes en France. Et, avec cette décision d'électrification du marché européen, Bruxelles offre une voie royale aux constructeurs chinois. En vingt ans, les Chinois, grâce au transfert de technologies, ont appris à faire des voitures. Ils ont ouvert leurs portes aux constructeurs européens pour mieux les copier. Au dernier Mondial de l'automobile, ils présentaient des marques totalement inconnues avec des motorisations électriques, garanties 7 ans, et dotées de la meilleure note aux « *crash-tests* ». Et les Chinois ont le quasi-monopole de la fabrication des batteries, ils sont donc les maîtres du jeu.

Pour fabriquer une batterie, il faut du cobalt, du lithium et des terres rares. Le cobalt vient essentiellement de la République Démocratique du Congo où 40 000 enfants, et 200 000 adultes, selon les ONG, creusent le sol à main nues pour 1 dollar par jour, mais ça n'émeut pas nos écolos !

Pietri observe que « *le raffinage du cobalt est assuré à 80 % par des intérêts chinois... ce qui assure à la Chine le contrôle du marché mondial et de ses prix* ». Quant aux terres rares (17 métaux utilisés dans les nouvelles technologies) la Chine en produit 80 %.

Il faut également évoquer le casse-tête des 700 000 tonnes de batteries à recycler en 2035.

Donc, autant dire que la mobilité électrique nous prépare de beaux jours !

Il eut sans doute été plus normal de laisser les constructeurs faire leur travail. Des tas de solutions existent : le carburant synthétique, le gaz obtenu à partir de la

méthanisation, l'hydrogène, etc... Ou tout simplement l'amélioration de la consommation des moteurs thermiques.

Comment en est-on arrivé à faire de l'automobile (des particuliers) la responsable de tous nos maux ? Vous aurez noté que les poids lourds ne sont pas concernés par cette directive débile, pas plus que les bateaux de plaisance (1,041 millions dans nos ports), les bateaux de pêche (4100) et ne parlons pas des gigantesques paquebots de croisière, ces monstres qui détruisent le littoral, des engins agricoles ou de chantier, etc... On nous prend vraiment pour des billes !

Les écolos ne comprennent même pas qu'ils sont les « *idiots utiles* » des européistes et des mondialistes forcenés. En novembre 1975, Giscard d'Estaing réunissait les représentants du G 7 à Rambouillet et leur tenait un discours qui annonçait déjà la couleur. Il notait que les contribuables des pays riches n'en pouvaient plus de l'hyper-fiscalité qu'on leur imposait ; il suggérait donc de les sensibiliser à l'écologie car là, ils accepteraient de cracher au bassinet : c'était la naissance de l'écologie punitive. Il restait à sensibiliser, à culpabiliser les citoyens crédules, naïfs ou idiots.

En 1928, soit longtemps avant Goebbels et sa propagande, l'Américain Edward Bernays publiait un petit ouvrage intitulé « *Propaganda, comment manipuler l'opinion en démocratie* » (7).

En fait l'auteur faisait le constat qu'en démocratie on ne peut rien faire contre l'opinion.

Si un parti politique veut arriver au pouvoir, si un lobby industriel veut placer ses produits, si une secte veut gagner des adeptes, il lui faut façonner l'opinion pour qu'elle adhère à ses projets.

Bernays expose les principes élémentaires pour réussir à bernier les gens. Ils reposent sur la manipulation de l'inconscient, de l'émotion et de l'ignorance des personnes visées. Il faut marteler le message « *utile* » par tous les

moyens d'information ; il faut distiller constamment les mêmes mantras, slogans et images. Ce matraquage retient de façon durable l'attention du lecteur ou de l'auditeur et crée chez lui un réflexe pavlovien qui annihile complètement ses capacités de réflexion.

Mais, toujours selon Bernays, il est encore plus importants de diffuser son message par le biais de « *faiseurs d'opinion* », ceux qu'on appelle « *communicants* » (ou « *spin doctors* » chez les Anglo-Saxons). Ces influenceurs sont des leaders politiques, syndicaux ou religieux mais aussi des gens du show-biz, des écrivains, des artistes, qu'on invite souvent à la télé, ou que l'ont voit dans les magazines « *people* ». Les réseaux sociaux sont aussi un canal de propagande très efficace.

Il faut reconnaître que l'intox écologiste a magnifiquement fonctionné !

Dans les années qui viennent nous aurons à faire face à un **vrai** problème, tant écologique qu'économique : la planète vient de passer le cap des 8 milliards d'habitants. L'Occident fait de moins en moins d'enfants alors que, dans les pays sous-développés, on se reproduit comme des lapins. Vu de son bled ou de son douar, l'Europe semble un eldorado pour le crève-la-faim. Surtout la France avec ses aides aussi diverses que variées, son regroupement familial et son incapacité à reconduire chez eux les migrants en situation irrégulière.

Ce danger, l'écrivain-explorateur Jean Raspail le dénonçait dès 1973, avec son magnifique roman prémonitoire « *Le camp de Saints* » (8). Un roman magistral que j'ai dévoré dès sa parution et que je vous invite à lire (ainsi que toute l'œuvre de Raspail).

Un mot avant de conclure : La première voiture électrique date de... la fin du 19^{ème} siècle. La « *Jamais Contente* », conservée

au Musée de la Voiture de Compiègne, est en effet la première voiture à avoir dépassé les 100 km/h en 1899 ! Donc, si la voiture électrique était la panacée, pourquoi l'avoir délaissée pendant plus d'un siècle ?

Eric de Verdelhan

1)- les féministes et les LGBT voudront m'excuser : ce n'est en rien une provocation mais une expression française.

2)- Son livre est un plagiat, un vulgaire « copier-coller » d'un rapport du GIEC.

3)- « *Un vent de folie. L'éolien en France : mensonge et arnaque ?* » de Bernard Durand ; les UNpertinents ; 2020.

4)- WWW.Sauvonsleclimat.org /

5)- « *Les 12 mensonges du Giec* » de Christian Gerondeau ; L'artilleur ; 2022.

6)- « *Voiture électrique : ils sont devenus fous* » de François-Xavier Pietri ; l'Observatoire ; 2022.

7)- Réédition La Découverte ; 2007.

8)- « *Le camp de Saints* » de Jean Raspail ; Robert Laffont ; 1973.