

**Pour recharger la voiture électrique,
il faut du 100 % renouvelables,
sinon c'est 100 % polluant !
Et la voiture électrique
est-elle sans impact écologique ?**

A l'occasion du Tour de Bourgogne organisé par Bourgogne Mobilité Electrique, les Amis de la Terre Côte-d'Or pointent un intrus dans la fête : **la voiture électrique et son mythe de véhicule écologique.**

Si la voiture électrique est rechargée sur le réseau par un opérateur « traditionnel », on roule donc à **73 % d'énergie nucléaire et 8 % de carburants fossiles** (fioul lourd, charbon, gaz). Contrairement à d'autres pays qui ouvrent la voie, en France la part des renouvelables reste trop faible, à moins de 19 % : 14 % hydraulique et 5 % éolien et photovoltaïque.

Constructeurs condamnés pour publicité mensongère !

En 2014, suite à la plainte déposée par l'[Observatoire du nucléaire](#) le Jury de déontologie publicitaire (JDP) a condamné les publicités de Citroën, Renault, Bolloré, Opel ... En effet le véhicule électrique n'est ni « vert », ni « écolo », ni « propre » ! Grâce à cette jurisprudence, BME ose seulement écrire « Zéro émission locale », ce qui valide bien le fait que la pollution est émise ailleurs, dans les centrales nucléaires et les centrales fioul lourd, charbon et gaz. Et la fabrication de la voiture électrique nécessite aussi énormément de métaux lourds et terres rares.

L'association Bourgogne Mobilité Electrique (BME) fait elle la promotion des énergies renouvelables ? Non !

Pourtant l'Agence Internationale des énergies renouvelables (IRENA) annonce que le photovoltaïque et l'éolien sont désormais compétitifs dans de nombreux pays, y compris en Europe. : depuis 2013, la parité réseau est atteinte en Espagne, Italie et Allemagne... et bientôt en France ! Pourquoi vouloir s'entêter à polluer avec des énergies atomiques et fossiles plus chères ?

La bonne solution pour tous les citoyens souhaitant réellement faire évoluer cette situation est de se tourner vers le seul opérateur fournissant de l'électricité 100% renouvelable : la coopérative ENERCOOP (www.enercoop.fr), qui fournit près de 20.000 familles abonnées !

Soyons réaliste, d'où vient l'électricité ? Majoritairement d'énergies polluantes. Et BME indique dans ses communiqués « zéro émission locale de CO2 »...

L'énergie nucléaire est faussement qualifiée par EDF, AREVA, certains élus **comme étant « décarbonée »**. Comme si le nucléaire ne consommait pas d'énergie d'origine carbonée pour l'extraction des minerais, la gestion des déchets dont les plus dangereux sur 100.000 ans..., la construction ou déconstruction des centrales, les transports démultipliés de produits radioactifs, etc.

Une dépendance énergétique et des pics de consommation non résolus.

Réseau de Transport de l'Electricité (RTE) souligne que la recharge des voitures électriques augmente les pointes de consommation électrique. Ces pointes sont déjà énormes en regard de celles de bien des pays européens du fait de notre dépendance en France à l'énergie électrique pour le chauffage individuel.

Certaines voitures électriques semblent une aberration totale : la Bluecar, utilisée en auto-partage par plusieurs villes est une voiture qui consomme à l'arrêt ! Sa batterie doit être chauffée à 80 degrés ! C'est comme si vous laissiez votre moteur tourner toute la nuit pour être prêt à partir le lendemain !

Une dérive qui interpelle !!!

A l'heure où la région Bourgogne et ses partenaires organisent la quatrième édition du challenge « Au travail sans ma voiture » avec pour objectif de lutter contre l'usage de la voiture « en solo », est t'il logique de promouvoir en même temps « l'automobile individuelle » ?

www.cr-bourgogne.fr/Au-travail-sans-ma-voiture,1006,9064,archive

Si en 2014 on met en avant la voiture comme mode de déplacement pendant la Semaine de la Mobilité, alors il ne faut pas s'étonner que notre quotidien soit toujours l'Immobilité, phénomène apparu dans la deuxième moitié du 20ième siècle avec le développement anarchique de véhicules individuels, faisant tomber la moyenne des déplacements urbains à 15 km/h !!

La solution ne se résume pas à véhicule électrique contre véhicule thermique mais bien dans la remise en cause du tout voiture.

La réflexion sur l'énergie de propulsion doit s'accompagner d'une réflexion globale sur la mobilité : pourquoi la voiture et pour quels usages ?

Véhicule moins rapide, plus petit, plus léger, en auto-partage, rechargée 100% renouvelable, bilan du berceau à la tombe (impacts d'extraction des matériaux, recyclage) ou mieux économie circulaire...

Les Amis de la Terre, comme de nombreuses ONG, soutiennent le développement des transports en commun : ils permettent, sans innovation technologique majeure, sans prise de risque sur l'environnement et la santé, de **réduire à court terme les impacts de nos déplacements d'un facteur 4**. L'usage des véhicules électriques doit se limiter principalement aux hyper-centres.

Pour engager réellement la transition énergétique et remplacer les énergies non renouvelables polluantes (essence, fioul, nucléaire, charbon, gaz), il importe d'optimiser nos consommations (**Sobriété énergétique**), utiliser les appareils les plus performants (**Efficacité énergétique**) et enfin consommer uniquement des **énergies renouvelables** (hydraulique, éolien, photovoltaïque, cogénération à partir du biogaz et de la biomasse).

Pour nous contacter : amidelaterre21@gmail.com

Pour se renseigner :

www.amidelaterre.org/Cote-d-or.html

www.sdn21.org

Compléments d'information :

**RTE, la CRE, les syndicats d'énergie,
un rapporteur de la loi Transition Energétique sont contre !**

- Réseau de Transport de l'Electricité (RTE) souligne que la recharge des voitures électriques augmente les pointes de consommation électrique. Pointes déjà énormes à cause du chauffage électrique, la France représente à elle seule la moitié de la pointe européenne.

- Commission de Régulation de l'Electricité (CRE) :
www.smartgrids-cre.fr/index.php?p=vehicules-electriques
www.smartgrids-cre.fr/index.php?p=vehicules-electriques-bilan-carbone :

« Sans mesures particulières, l'impact peut être significatif : un million de véhicules électriques ou hybrides rechargeables en recharge lente simultanée soutirent entre 3 000 et 6 000 MW, soit la puissance de 2 à 4 réacteurs EPR. (NDRL : le réacteur nucléaire dont l'électricité coûte plus cher que les renouvelables, et dont aucun exemplaire n'est en fonctionnement. !) Or, si ce cas de figure apparaît au moment des pointes de la consommation, il pourrait nécessiter l'adjonction de moyens de production de pointe. Ces infrastructures de recharge coûteraient 10 milliards d'euros, dont 1,5 milliards de renforcement des réseaux électriques à la charge des gestionnaires de réseaux. »

- Ce sont les raisons qui font que les Syndicats d'Energie de Bourgogne ne sont pas partenaires. Le Siceco (Côte-d'Or) est même critique : www.siceco.fr/activites/mobilite-electrique.3_175803.php
Notamment avec la courbe de charge
http://portail2.reseau-concept.net/Upload/siceco/fichiers/les_impacts_sur_le_reseau_electrique.pdf
qui fait "exploser" le réseau électrique (même problème que le chauffage électrique, voir sur www.négawatt.org)

- Philippe Plisson, député rapporteur de la loi de Transition Energétique pour la croissance verte espère pouvoir faire évoluer largement le projet de loi, qu'il juge « insuffisant ». *« J'ai dit à Ségolène Royal que je souhaitais l'enrichir. Le chapitre transports est très axé sur les voitures électriques. Alors qu'il est évident que les transports durables ce ne sont pas que la voiture électrique. Il y a beaucoup d'autres choses, en particulier les transports en commun, le chemin de fer, le covoiturage, le vélo, les transports fluviaux, Je vais proposer des amendements. »*