

Note et références au sujet de l'automobile hydroélectrique

D'entrée de jeu, il y a un problème méthodologique. La voiture conventionnelle (VC) est répandue et ses effets néfastes bien établis. Celle hydroélectrique (VHÉ) en est à ses débuts et elle n'est pas encore à niveau pour les longues distances (capacité des batteries, bornes, temps de charge). Sa critique nécessite de se projeter en avant tout en ayant recours à des faits réels d'aujourd'hui. La première étape est la comparaison technique vis-à-vis l'environnement du berceau à la tombe (cycle de vie) ce qu'a fait le CIRAIG en 2016 sur commande d'Hydro-Québec pour la VHÉ vis-à-vis la VC (<http://www.hydroquebec.com/data/developpement-durable/pdf/analyse-comparaison-vehicule-electrique-vehicule-conventionnel.pdf>). Cette étape démontre que la supériorité de la VHÉ est évidente mais quand même relative (voir les graphiques du sommaire) et n'existe pas pour l'épuisement des ressources naturelles. Les partisans du VHÉ rétorquent par l'optimisme technologique (<https://www.ledevoir.com/opinion/idees/542717/la-voiture-electrique-une-partie-de-la-solution>) ce que la réalité d'aujourd'hui ne peut techniquement ni confirmer ni infirmer. Selon ces optimistes, le recyclage éventuel de tous les minéraux employés éliminerait presque complètement la nécessité de l'exploitation minière et de ses effets délétères. On disait la même chose de l'énergie nucléaire dans les années 50 et 60... On n'oublie de mentionner l'efficacité énergétique croissante de la VC sur la route d'où la réduction de ses GES, impossible pour la VHÉ parce que déjà à zéro, ce qui relativisera davantage l'avantage de la VHÉ.

Avec cet optimisme, on peut se permettre d'ignorer les effets déjà connus par exemple de la mine de lithium qui menace la source d'eau d'Amos (<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1136839/mine-lithium-sayona-authier-esker-amos-motte-eau-eska-bape-pacte-congres>). On peut ignorer les dégâts écologiques déjà importants par exemple en Bolivie (<http://www.amisdela terre.org/INTERVIEW-Espoirs-et-craintes-autour-de-l-extraction-du-Lithium-en-Bolivie.html>) ou en Chine. Sans compter un tas d'autres métaux dont en particulier le cobalt (http://afrique.lepoint.fr/economie/rd-congo-son-cobalt-en-fait-un-pays-pas-comme-les-autres-05-03-2018-2199838_2258.php). Dans le monde réellement existant du capitalisme et de l'impérialisme règne l'extractivisme qui engendre une panoplie de dommages sociaux et environnementaux qui ne disparaîtront pas par le simple "progrès". Ces dommages seront démultipliés par la production de masse des VHÉ et autres VÉ dont la source d'électricité est souvent problématique (charbon, gaz naturel, nucléaire, biomasse) et donc le gain écologique douteux par exemple pour la France et pour l'Allemagne (https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/90511_acv-comparative-ve-vt-rapport.pdf). Et au Québec, on oublie facilement le côté écologiquement sombre de l'hydroélectricité (<http://barrages-hydroelectriques.e-monsite.com/pages/inconvenients.html>) parce que le débat public à propos des grands barrages est historiquement loin (Manic, Baie James, Grande-Baleine) avec l'installation de surplus pérennes et qu'ils sont en territoire autochtone dont les droits territoriaux ont été bafoués.

Et rien ne garantit que même advenant un miracle technologique dans le recyclage qu'entretient la foi technologiste (<http://www.aveq.ca/actualiteacutes/recyclage-des-batteries-a-linfini-la-solution-est-quebecoise?fbclid=IwAR1kddg3f19jUEJ2L5sontbF1yRmg6slx5iizOwMy4v6tsvAubEINvx0y0k>), bien que la batterie lithium-ion date de plus de 25 ans sans qu'émerge aucune autre technologie, que le capitalisme n'y aura pas recours si l'extraction minière est moins chère ce qui est généralement le cas quand on surexploite tant la nature que le travail. Last but not least, la VHÉ, comme la VC, est une voiture solo qui en propriété individuelle dans l'actuelle trame urbaine sera source d'étalement et de congestion urbaines sans cesse croissant et d'accidents de la route devenus la première cause de mortalité dans la jeunesse mondiale (https://www.francetvinfo.fr/societe/securite-routiere/les-accidents-de-la-route-sont-la-premiere-cause-de-mortalite-des-jeunes-dans-le-monde_3089351.html). L'étalement urbain développe les banlieues tentaculaires qui à leur tour deviennent source d'énergie supplémentaire et de leurs émanations directes et indirectes de GES à travers l'allongement des parcours, les logis surdimensionnés, le dispersement de l'habitat rendant difficile le transport en commun et la disparition des terres agricoles (<https://www.lapresse.ca/actualites/201808/20/01-5193554-etalement-urbain-la-banlieue-gagne-beaucoup-de-terrain.php>). Toutes ces conséquences écologiques et sociales de la voiture solo sont ignorées par les études sur le cycle de vie à la CIRAIG.

Marc Bonhomme, 12 décembre 2018,

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca