



# An nom de la transition écologique

Des mesures gouvernementales injustes, inefficaces et ...mensongères

[Vidéo sur you tube](#)

## Hausse de la TICPE : Faible impact sur la consommation de carburant

Car les déplacements en voiture sont le plus souvent une contrainte pour des personnes à faibles revenus, habitant les périphéries et les zones rurales. Avec la spéculation immobilière dans les centres villes, renchérissant le coût du logement, beaucoup de personnes ont été obligées d'habiter en périphérie et la distance domicile travail s'est ainsi considérablement accrue. La disparition de nombreux services publics dans les zones rurales et leur concentration dans les centres urbains, oblige les habitants à se déplacer pour se soigner, effectuer les démarches administratives etc et c. Et ce n'est pas fini, un seul exemple suffit à s'en convaincre : le projet de fermeture de la maternité du Blanc dans l'Indre témoigne de l'incohérence et de la mauvaise foi de la politique gouvernementale. Et ces déplacements ne peuvent s'effectuer qu'en voiture personnelle. En effet, les transports alternatifs à la voiture ont disparu du fait de la suppression des lignes ferroviaires secondaires, et de l'absence de réseau de cars dans les zones rurales.

## Superprime à la conversion : Faible impact sur les changements de voitures

La prime de 4000 € est un véritable enfumage, du fait de ses conditions très restrictives : ne sont concernés que les 20% de salariés les plus modestes qui doivent parcourir 60 km tous les jours pour se rendre à leur travail, ...Edouard Philippe a fixé le seuil d'attribution à un maximum 12000 € par an, soit 1000 € par mois. Comment peut on, avec un niveau de revenu si bas, dégager une quelconque économie pour financer, une partie d'un véhicule même d'occasion, répondant aux critères de propreté ?

## Prime aux véhicules électriques : Faible impact sur l'achat des véhicules

Le coût d'un véhicule électrique est au minimum de 20 000 €, avec une prime de 2000 €, le financement nécessaire est de 18 000 €. Or une grande partie de la population a un pouvoir d'achat bien insuffisant selon l'INSEE, 50% des salariés ont un salaire net inférieur à 1797 €, qui ne permet pas des économies suffisantes pour une telle acquisition.

Et il est donc fort possible que les principaux bénéficiaires soient des

en euros courants

Déciles	Femmes	Hommes	Ensemble	(F-H)/H en %
D1	1 171	1 262	1 213	- 7,2
D2	1 288	1 427	1 357	- 9,7
D3	1 396	1 573	1 490	- 11,3
D4	1 512	1 728	1 630	- 12,5
<b>Médiane (D5)</b>	<b>1 650</b>	<b>1 906</b>	<b>1 797</b>	<b>- 13,4</b>
D6	1 830	2 130	2 004	- 14,1
D7	2 073	2 451	2 286	- 15,4
D8	2 432	2 996	2 752	- 18,0
D9	3 149	3 990	3 646	- 21,1
<b>D9/D1</b>	<b>2,7</b>	<b>3,2</b>	<b>3,0</b>	<b>///</b>

Lecture : en 2015, 10 % des salariés en équivalent temps plein du secteur privé et des entreprises publiques, y c. bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation, gagnent un salaire mensuel net inférieur à 1 213 euros.

Champ : France hors Mayotte, salariés en EDTP du secteur privé et des entreprises publiques, y c. bénéficiaires de contrats aidés et de contrats de professionnalisation. Sont exclus les apprentis, stagiaires, salariés agricoles et salariés des particuliers employeurs.

Source : Insee, DADS (fichier semi-défini)

personnes très aisées (comme l'a dénoncé la Cour des Comptes)

« Il est possible de s'interroger en outre sur les montants d'aide prévus pour certaines marques de véhicules et sur leur degré réel d'incitation financière, comme l'illustre le tableau ci-dessous »

introduisent une distorsion technologique non justifiée vis-à-vis des véhicules à moteur thermiques qui émettent le même montant de CO<sub>2</sub>. Il est possible de s'interroger en outre sur les montants d'aide prévus pour certaines marques de véhicules et sur leur degré réel d'incitation financière, comme l'illustre le tableau ci-dessous.

Tableau n° 16 : nombre de dossiers, montants d'aides et prix d'achat pour les véhicules hybrides de marque Porsche

Marque	Véhicules hybrides	Nombre de dossiers	Montant de l'aide	Prix du véhicule
Porsche	Cayenne SE Hybrid	800	2 000 €	85 000 €
	918 Spider	7	2 000 €	775 000 €
	Panamera SE Hybrid	36	4 000 €	107 300 €

**7 personnes ont osé quémander une aide de 2000 € pour acquérir une Porsche 918 Spyder de 775 000 €, et 300 pour une Porsche Cayenne de 85000 € !!!!**

## Des coûts cachés pour les véhicules électriques

La durée de vie d'une batterie de voiture électrique est aujourd'hui incertaine car le recul n'est pas suffisant, ce qui est certain, c'est son coût : de l'ordre de 6000 € Mais beaucoup plus probable est l'application de la TICPE à la consommation d'énergie électrique, comme en témoigne l'installation à marche forcée des compteurs Linky En 2011, la TIPP, taxe intérieure sur les produits pétroliers a été remplacée par la TICPE, taxe intérieure sur les produits de consommation énergétique, dans le seul but de taxer les autres modes d'énergie, biocarburant et électricité. Et l'installation des compteurs communicants Linky permettra de comptabiliser l'électricité consommée en recharges des batteries et de la taxer !!!

## Le caractère douteux des véhicules électriques

**Un impact nul sur la consommation d'énergie** Selon l'aveu même de l'ADEME

« Le véhicule électrique consomme moins d'énergie qu'un véhicule thermique en fonctionnement car sa chaîne de traction présente un excellent rendement énergétique. Malgré cela, sur l'ensemble de son cycle de vie, la consommation énergétique d'un VE est globalement proche de celle d'un véhicule diesel »

Sur le plan énergétique

Le véhicule électrique consomme moins d'énergie qu'un véhicule thermique en fonctionnement car sa chaîne de traction présente un excellent rendement énergétique. Malgré cela, sur l'ensemble de son cycle de vie, la consommation énergétique d'un VE est globalement proche de celle d'un véhicule diesel.

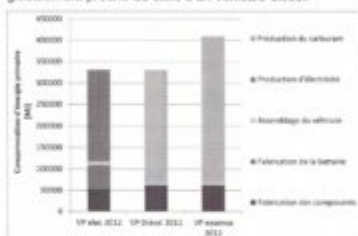


Figure 1 : Consommation d'énergie primaire totale des véhicules thermiques et d'un véhicule électrique<sup>3</sup>

En effet, pour mesurer la consommation d'énergie globale d'un véhicule électrique, il convient de prendre en compte la production de l'électricité nécessaire pour recharger ses batteries. Or le rendement énergétique de la production électrique avec le mix et les technologies actuelles est faible. D'où une consommation énergétique du "puits à la roue" qui reste significative. Par ailleurs, si la consommation énergétique ne semble pas très sensible aux variations de vitesse, elle peut augmenter si le conducteur utilise

**Un impact négatif pour l'environnement** La fabrication des batteries, nécessite d'abord

l'utilisation de métaux rares non renouvelables, lithium cobalt et nickel. Et le jour où ces métaux rares seront épuisés, qu'advient-il des véhicules électriques. Mais dès aujourd'hui se pose le problème du recyclage des batteries usées et des métaux lourds Pour assurer une véritable transition écologique, il faudrait d'abord réaliser des investissements massifs pour réaménager le territoire, rapprocher les domiciles des lieux de travail et les services publics des usagers, réouvrir les lignes secondaires SNCF ... et donc augmenter les dépenses publiques, n'en déplaisent aux petits marquis de cour qui ne cessent de ressasser le même discours: " il faut baisser les dépenses publiques", affirmant que c'est la seule solution. Non d'autres alternatives sont possibles! Sources : Tableaux de l'économie française 2018 - INSEE Communication Cour des Comptes : l'efficacité des dépenses fiscales relatives au développement durable (Septembre 2016) Avis de l'ADEME : les potentiels du véhicule électrique - avril 2016

## Sources

URL de l'article : <https://www.cuisinedespatrons.com/an-nom-de-transition-ecologique/>