



Autoritarisme climatique: le Forum Économique Mondial veut réduire de 75 % le nombre de propriétaires de voitures privées d'ici à 2050

Par [Zero Hedge](#)

Mondialisation.ca, 28 juin 2023

[Zéro Edge](#)

Thème: [Économie](#), [Environnement](#)

Le prétexte du changement climatique tient lieu de justification à toutes sortes de changements sociaux, politiques et économiques, voués à réduire fortement la liberté et la survie financière du terrien moyen. Comme le monde a pu le constater au moment de la pandémie de Covid, les institutions globalistes s'acoquinent avec les gouvernements et les grandes entreprises pour faire monter la sauce sur des menaces imaginaires et inspirer une hystérie publique, dès lors que ces acteurs estiment pouvoir utiliser la peur afin de supprimer nos droits individuels. La mode des "émissions de gaz à effet de serre" ne fait pas exception à cette règle.

L'écrasante majorité des politiques climatiques et de régulation du CO2 semblent viser l'Occident, et il s'agit de l'une des raisons pour lesquelles nous savons que ces affirmations sont fausses. La Chine cumule à elle seule environ 32 % des émissions mondiales de CO2, alors que les États-Unis n'en produisent que 14% et l'UE environ 8 %. Mais les think-tanks comme le *Forum Économique Mondial (FEM)*, ainsi que les repères de globalistes, comme l'ONU, se concentrent absolument sur l'Europe, cependant que la Chine agit comme elle l'entend.

Pourquoi ? Peut-être parce que la population chinoise est déjà fermement sous contrôle et qu'il n'est pas nécessaire d'y implanter des craintes au sujet du climat pour la soumettre ? En tous cas, le sujet des émissions de gaz à effet de serre est douteux : il n'existe absolument aucune preuve d'une relation de cause à effet entre les émissions de gaz carbonique et le réchauffement global. Les éléments de corrélation entre les deux phénomènes sont d'ailleurs très suspects. Et si vous demandez à un alarmiste climatique de vous exposer la preuve de la "*crise climatique*" qui le fait hurler, attendez-vous à ce qu'il vous réponde en évoquant des événements météorologiques normaux (où à des feux de forêt), qui sont des phénomènes courants dans les archives de l'humanité.

On a ces derniers temps beaucoup entendu parler de tentatives de diminuer ou d'interdire les chaudières à gaz aux États-Unis, de ralentir la production agricole en Europe, et de réduire la consommation de viandes au sein du public, mais les limitations les plus répandues en matière de dioxyde de carbone vont s'appliquer aux voitures et aux transports publics. Le FEM a récemment publié un schéma de réduction du nombre de véhicules personnels de 75% d'ici à l'année 2050.

Le livre blanc, paru sous le titre "*Évaluation de la transition vers une mobilité urbaine durable*", établit diverses pratiques visant à faire adopter par la majorité de la population humaine des transports en commun au sein de "*villes intelligentes*" compactes. Le FEM suggère également que plus de 70% de la population mondiale doit vivre dans ces villes

intelligentes d'ici à l'année 2050 — Actuellement, 45% de la population mondiale vit dans des régions rurales, ce qui exige que 15 % de la population soit contrainte à migrer dans des villes au cours des deux décennies à venir. Et ce n'est pas tout : il va falloir que les villes moyennes et les petites agglomérations s'agrègent en des réseaux homogènes. En d'autres termes, en mégalo-pôles.



L'agenda des transports du FEM exige que sur les 2 milliards de propriétaires de véhicules personnels, 1,5 milliards de personnes perdent l'option d'utiliser un moyen de transport personnel. Cela ne laisserait dans le monde que 500 millions de personnes disposant du "privilège" de posséder leur véhicule.

N'oublions pas non plus que l'ONU veut des émissions de gaz carbonique à l'équilibre pour 2050, ce qui signifie qu'aucun véhicule à énergie fossile n'existe plus dans 25 ans.

Le document émis par le FEM est inondé de mots à la mode ineptes, couvrant la rhétorique de "l'équité et l'inclusion" ainsi que d'"objectifs de développement durable" et d'une terminologie de "capitalisme par les parties prenantes."

En résumé, la réduction des transports est l'extension d'un machin appelé "Cadre de gouvernance de la mobilité partagée, électrique et automatisée", et de projets de villes à zéro émission. En retirant leur voiture aux populations, on va contraindre les gens à des zones de plus en plus petites, au sein desquelles les transports de masse sont disponibles. Ces régions de population extrêmement concentrées seront reliées par des réseaux numériques et supervisées par des IA, et feront l'objet de mesures de surveillance sans précédent, et les gouvernements seront en mesure de centraliser et d'édicter les mouvements publics, les consommations d'énergie, les accès à la nourriture et même la manière de se comporter dans l'espace public.

Et tout ceci est vendu comme un compromis utopique rendant la vie plus simple et plus sécurisée, alors qu'il s'agit dans les faits de la fin de la liberté que nous connaissons. La Chine tient lieu de pays *béta-testeur* pour ces mesures, qui dispose des plus grandes villes intelligentes et des plus vastes réseaux de surveillance au monde.

Nous savons que l'objectif derrière la déconstruction du transport personnel est de rassembler les gens comme du bétail au sein de villes de plus en plus compactes et oppressives, mais comment réaliser une réduction du nombre de véhicules à cette échelle ?

Cela va passer par une suite de régulations sur le carbone et par une montée des prix. Les taxes sur le carbone vont être appliquées afin de rendre intenable l'achat et la possession d'un véhicule à énergie fossile, et l'inflation des prix des véhicules électriques va faire en sorte que seule les classes les plus aisées pourront s'en offrir. Ainsi, l'*establishment* pourra affirmer "*ne jamais avoir interdit les voitures*", mais aura créé les conditions économiques qui vont contraindre la plus grande partie de la population à abandonner son véhicule personnel.

En examinant les projets de zéro-émissions comme une entité pleine et entière, et non plus comme des éléments épars, on comprend que ces projets n'ont rien à voir avec la préservation de l'environnement, de la planète, et tout à voir avec la centralisation du pouvoir.

Article original en anglais : [Climate Authoritarianism: WEF Wants 75% Fewer Private Car Owners By 2050](#), Zero Hedge, le 28 juin 2023

Traduit par José Martí pour [le Saker Francophone](#)

La source originale de cet article est [Zéro Edge](#)
Copyright © [Zero Hedge](#), [Zéro Edge](#), 2023

Articles Par : [Zero Hedge](#)

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexactes.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](#) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](#) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

[Mondialisation.ca](#) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez

demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca