

ESSENCE OU DIESEL, DIESEL OU ESSENCE: DE L'ART DE L'ENFUMAGE

Par **Jean-François Pontégnie**
*Membre du Comité de rédaction
du magazine Agir par la Culture*

ESSENCE OU DIESEL, DIESEL OU ESSENCE : DE L'ART DE L'ENFUMAGE

.....
Par **Jean-François Pontégnie**
*Membre du Comité de rédaction
du magazine Agir par la Culture*
.....

Même en suivant l'affaire de près, il reste difficile de se prononcer sur le mouvement des gilets jaunes. Il n'empêche que cette fronde (appelons-là comme ça, faute de mieux pour l'instant) a au minimum le mérite d'avoir porté en place publique la question des politiques qui sont menées quant au carburant automobile.

Les moteurs essence et diesel ne fonctionnent pas de la même façon, ce qui explique que les rejets de leur combustion dans l'atmosphère diffèrent : pour poser correctement le problème, on vous fait un petit exposé sur ce point ainsi que sur la nature et les conséquences de leurs polluants respectifs. Les comparaisons ne mènent pourtant qu'à une conclusion sûre : il n'est pas possible de déterminer qui de l'essence ou du Diesel pollue le plus.

Il convient dès lors de revenir sur les raisons qui ont propulsé le diesel (particulièrement en France et en Belgique) au premier rang des carburants automobiles : on verra que la préoccupation environnementale n'est littéralement jamais entrée dans le calcul ! Et puis voilà que le diesel se trouve brutalement honni et qu'en moins de 10 ans sa part dans la motorisation automobile recule de façon drastique : le vent a tourné... Il faut bien dire que si le « dieselgate » n'a rien arrangé, un ensemble d'autres raisons (entre autres conjoncturelles) ont joué, dont la soudaine volonté des politiques de diminuer les polluants spécifiques du gazole... Après une dizaine d'années de recul net, on peut tirer les premiers bilans : deux études récentes de Greenpeace démontrent qu'il est nul. Tout simplement.

Ce sont là, nous explique Jean Gadrey, les conséquences ravageuses de la pensée simple, qui attribue toutes les vertus au « signal-prix » (pour le coup envoyé aux utilisateurs particuliers du diesel) et est incapable d'envisager les aspects multidimensionnels de la question. Avec pour première conséquence une injustice sociale criante, qui a jeté à raison les gens dans la rue, qui savent, eux, qu'il y a dans le monde, par millions, des très riches qui émettent 2.000 à 3.000 fois

plus que les plus pauvres et que pour les premiers une augmentation des prix est aussi peu importune qu'un insecte s'écrasant sur le pare-brise de leur rutilant 4 x 4.

Dès lors, tant qu'à taxer, taxons là où ça fait mal : détruisons les niches fiscales (8,5 milliards d'euros pour les énergies fossiles en France), attaquons-nous à la finance et aux spéculateurs ainsi qu'aux grands groupes et à leurs projets climaticides.

Ce qui ne pourra se faire qu'au prix d'une mobilisation sociale puissante, dont les gilets jaunes sont peut-être l'embryon... ?

En novembre 2018, naît en France un « mouvement citoyen non identifié », qui fait tache d'huile (sic!) en Belgique et qui se développe sous l'appellation des « gilets jaunes », en référence aux gilets de sécurité que les automobilistes sont contraints de posséder et d'endosser, le cas échéant, pour être visibles de leurs congénères motorisés. Au départ, les revendications ont essentiellement porté sur le « pouvoir d'achat » et que le déclencheur ait été l'augmentation du prix des divers liquides – en particulier du diesel ou « gazole », en France – dont la combustion dans les moteurs fait se mouvoir les *bagnoles*, ainsi qu'André Gorz aimait à qualifier ces engins².

Les expressions publiques des « gilets jaunes » renvoient en Belgique à « *un combat pour que le gouvernement nous écoute enfin*³ [...] *En raison de la hausse du prix du carburant, on doit faire des économies pour pouvoir aller travailler. C'est quand même grave !* ». De même en France, selon le Monde : « *les "gilets jaunes" appellent à bloquer routes et points stratégiques [...] à travers le pays [dans] une "mobilisation générale" citoyenne contre la hausse des prix des carburants. Au fil du temps, cette opposition à la hausse des prix du carburant, première des revendications, s'est élargie à une contestation plus large de la politique du gouvernement, notamment des taxes qui grèvent le pouvoir d'achat*⁴ ».

Le mouvement se veut apolitique et asyndical⁵. On précisera ici qu'il est à l'évidence profondément politique. Outre qu'il s'attaque clairement à des décisions prises par le personnel politique, ou même qu'il exige sa démission sur base référendaire, il est conduit par des citoyens qui se mêlent directement de la vie de la cité, de la *polis*. On supposera donc que l'affirmation renvoie au fait qu'il désire ne se montrer affilié à aucun parti politique (ni syndicat) en place, ce qui du reste n'a pas manqué de jeter les représentants des dits partis dans l'embarras.

Si l'on n'est guère en position de mesurer ce que deviendra le mouvement, les questions qu'il pose ne manquent pas d'intérêt, au minimum en ce qu'elles interrogent la *politique de la bagnole* et les (prétendues) préoccupations environnementales qui pousseraient nos responsables à taxer le diesel pour en décourager l'usage.

On ne délaissera ici la question spécifique du « pouvoir d'achat » que pour ne pas disperser notre propos. Souvenons simplement que, tant en France qu'en Belgique – et ailleurs, des gouvernements de droite – d'Emmanuel Macron à Charles Michel & Co – mènent en effet des politiques qui aggravent

1. « *Le mouvement continue de faire tache d'huile en Belgique* » – *Plusieurs dizaines de gilets jaunes se font entendre à Tournai* – P-L.C. (avec Belga)

https://www.lavenir.net/cnt/dmf20181117_01258203/plusieurs-dizaines-de-gilets-jaunes-a-tournai-une-operation-escargot

2. André Gorz, *L'idéologie sociale de la bagnole* – 1973

<http://carfree.fr/index.php/2008/02/02/lideologie-sociale-de-la-bagnole-1973/>

3. « *Le mouvement continue de faire tache d'huile en Belgique* ». Op. cit.

4. 17 novembre : comment se profile la mobilisation « gilets jaunes » – Le Monde.fr

https://www.lemonde.fr/societe/article/2018/11/16/17-novembre-comment-se-profile-la-mobilisation-generale-des-gilets-jaunes_5384408_3224.html

5. *Blocages des « gilets jaunes » : 124.000 participants, un mort et des blessés sur les barrages*, L'Obs

<https://www.nouvelobs.com/topnews/20181117.AFP8854/blocages-des-gilets-jaunes-124-000-participants-un-mort-et-des-blessés-sur-les-barrages.html>

singulièrement les inégalités sociales. Mais venons-en à nos bagnoles et plus précisément à la taxation du diesel, élément déclencheur du mouvement des gilets jaunes...

QUELQUES ÉLÉMENTS TECHNIQUES

I.1. Moteurs diesel et essence: principes

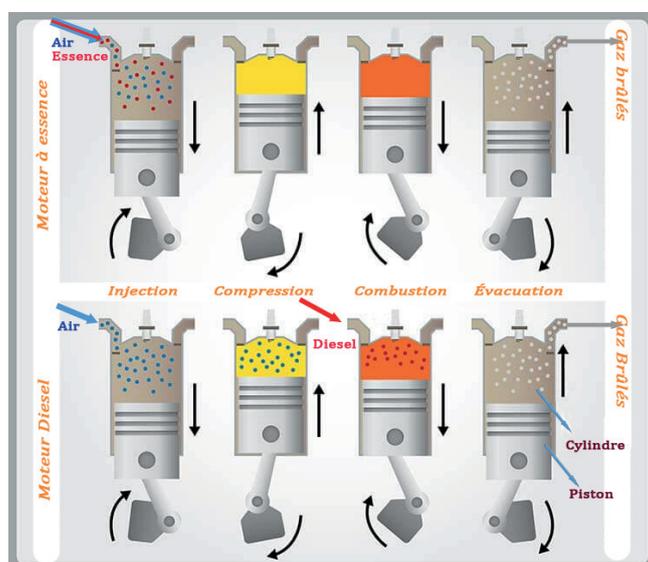
Pour cadrer la question, et dans la mesure où ce n'est pas totalement sans incidences sur la question environnementale, il faut tout d'abord saisir ce qui fait la différence entre un moteur diesel et un moteur à essence.

«Les deux moteurs, Diesel⁶ et essence, convertissent l'énergie chimique du carburant en énergie mécanique grâce à une série d'explosions». C'est «la manière dont ces explosions se produisent [qui] constitue la différence majeure entre ces deux moteurs⁷».

Dans un moteur à essence, le processus d'explosion est provoqué par l'injection du carburant dans le «cylindre»⁸ au sein duquel le mélange air – carburant est ensuite comprimé par la montée du piston ; au moment où la pression est maximale, une bougie d'allumage enflamme alors le mélange ; chassé, le piston redescend ; il remonte ensuite et chasse les gaz brûlés à travers la soupape d'échappement. Le mouvement reprend...

Dans un moteur diesel, c'est de l'air seul qui pénètre dans le cylindre et fait descendre le piston, celui-ci remonte ensuite, comprime l'air qui atteint ainsi une haute température (de 700 à 900 d°) ; le carburant est alors injecté et s'enflamme au contact de cet air chaud ; chassé, le piston redescend ; il remonte enfin et chasse les gaz brûlés via la soupape d'échappement, le mouvement reprend...

Schéma des mécanismes⁹



6. Du nom de son inventeur Rudolf Diesel, qui acheva de le mettre au point de 1893 à 1897.

7. D'après *Différence Entre Les Moteurs Diesel & Essence* <https://www.ncheurope.com/fr/resolution/moteurs-engrenages/65-difference-between-gasoline-and-diesel-engines>

On peut aussi consulter la page *Moteur à combustion et explosion* (https://fr.wikipedia.org/wiki/Moteur_%C3%A0_combustion_et_explosion) qui présente une animation fort compréhensible.

8. Voir représentation ci-après. *Différence Entre Les Moteurs Diesel & Essence*, op. cit.

9. Nous n'avons pas reproduit la série d'engrenages – bielles, vilebrequins... – transformant le mouvement vertical du piston en mouvement d'entraînement des roues.

1.2. Les émissions¹⁰

C'est essentiellement la différence de combustion qui explique que les rejets évacués par la soupape d'échappement présentent des caractéristiques spécifiques. On distingue le CO₂ des polluants.

> **CO₂** Le dioxyde de carbone résulte de la combinaison d'un atome de carbone avec deux atomes d'oxygène lors d'une combustion. Le diesel et l'essence ont une forte teneur en carbone et leur ignition entraîne des émissions de CO₂ « proportionnelles au volume de carburant brûlé ».

> **Les polluants** Les moteurs thermiques rejettent en plus « une série d'autres agents, [...] qui pèsent sur la qualité de l'air [...] le monoxyde de carbone (CO), les composés organiques volatiles (comme le benzène), le méthane, l'oxyde de soufre [SO₂], l'ozone [O₃] sans oublier les particules fines [...] et les fameux oxydes d'azote (NOx). Les deux derniers polluants – particules et oxydes d'azote – occupent d'ailleurs la première ligne dans le débat qui touche la pollution atmosphérique ». Le tableau suivant reprend un descriptif succinct des effets des principaux polluants sur la santé¹¹.

| POLLUANT | ORIGINE | IMPACT SUR LA SANTÉ |
|--|--|--|
| Particules fines (PM) | Elles sont issues de toutes les combustions liées aux activités industrielles ou domestiques, aux transports. Elles sont classées en fonction de leur taille : <ul style="list-style-type: none"> • PM 10 : particules de diamètre inférieur à 10 µm¹² (elles sont retenues au niveau du nez et des voies aériennes supérieures) ; • PM 2,5 : particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (elles pénètrent profondément dans l'appareil respiratoire jusqu'aux alvéoles pulmonaires). | Elles provoquent des irritations et une altération de la fonction respiratoire chez les personnes sensibles. Elles peuvent être combinées à des substances toxiques, voire cancérigènes, comme les métaux lourds et les hydrocarbures. Elles sont associées à une augmentation de la mortalité pour causes respiratoires ou cardiovasculaires. |
| Dioxyde de soufre (SO ₂) | Il est issu de la combustion de combustibles fossiles (fioul, charbon, lignite, gazole, etc.) contenant du soufre. | Il entraîne des irritations des muqueuses de la peau et des voies respiratoires supérieures (toux, gêne respiratoire, troubles asthmatiques). |
| Oxyde d'azote (NOx) (NOx=NO+NO ₂) | Le monoxyde d'azote (NO), rejeté par les pots d'échappements des voitures, s'oxyde dans l'air et se transforme en dioxyde d'azote (NO ₂). Le NO ₂ provient principalement de la combustion d'énergies fossiles (chauffage, production d'électricité, moteurs des véhicules automobiles et des bateaux). | C'est un gaz irritant pour les bronches. Il augmente la fréquence et la gravité des crises chez les asthmatiques et favorise les infections pulmonaires infantiles. |
| Monoxyde de carbone (CO) | Il est issu de combustions incomplètes (gaz, charbon, fioul ou bois), dues à des installations mal réglées (chauffages domestiques) ou provenant des gaz d'échappement des véhicules. | Il provoque des intoxications à fortes teneurs entraînant des maux de tête et des vertiges (voir le coma et la mort pour une exposition prolongée). Il se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang. |

10. Les données reprises ici sont inspirées ou extraites de l'article du Moniteur automobile : *Décryptage / Diesel & essence : Qui pollue le plus ?*

https://www.moniteurautomobile.be/actu-auto/decryptage/diesel-essence-qui-pollue-le-plus_5aaa926c4016d.html

11. D'après : <https://ile-de-france.ademe.fr/sites/default/files/files/DI/Air/desc-principaux-polluants.doc>

12. Un microgramme est égal à 0,000001 gramme, soit un millionième de gramme, ou un millième de milligramme (0,001 mg).

1.3. Rejets des moteurs à essence et des moteurs diesel¹³

- > **Les moteurs diesel** émettent moins de CO₂ que les moteurs à essence en raison du fait que, puisque les quantités de carburant soumises à combustion sont moindres, l'émission de CO₂ l'est aussi. Mais le principe de la « combustion pauvre » – « le cylindre contient plus d'air qu'il ne faut pour brûler une quantité de carburant donnée » – conduit à une plus grande émission de polluants, dont le NOx et les particules fines.
- > **Les moteurs à essence** « La nécessité d'accroître [...] leur rendement [...] pour réduire les émissions de CO₂ a incité les ingénieurs [...] à transférer les technologies du Diesel vers l'essence, dont l'injection directe [qui] fonctionn[e] aussi en mélange appauvri comme les Diesel ». Malgré diverses améliorations techniques progressivement apportées « la combustion n'est pas complète non plus. Résultat : des particules et de plus en plus de Nox ». À quoi, il faut ajouter que, contrairement aux moteurs diesel, « les filtres à particules et pièges à NOx ne sont pas [encore] obligatoires pour tous les moteurs à essence », ce qui ne fait qu'aggraver la situation. Enfin les moteurs à essence continuent d'émettre plus de CO₂.

13. *Décryptage / Diesel & essence : Qui pollue le plus ?* Op. cit.

14. Il faut préciser que le bilan du Moniteur de l'automobile date du 16 mars 2018. Il s'agit d'observations réalisées à un moment « t » des évolutions technologiques et réglementaires, toujours susceptibles d'évoluer.

15. *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT, en français : accord général sur les tarifs douaniers et le commerce) *Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce*
https://fr.wikipedia.org/wiki/Accord_g%C3%A9n%C3%A9ral_sur_les_tarifs_douaniers_et_le_commerce

II. LE CHOIX DU DIESEL

Le Moniteur belge de l'automobile conclut des analyses qui précèdent qu'« il n'est donc pas possible de déterminer qui de l'essence ou du Diesel pollue le plus car les polluants sont tout simplement différents. [...] Schématiquement, le moteur à essence produit dans la plupart des cas moins d'oxydes d'azote (NOx), mais plus de CO, d'hydrocarbures et de particules tandis qu'il contribue davantage au réchauffement climatique (CO₂). À l'inverse, le Diesel émet moins de particules, mais plus de NOx [...]»¹⁴.

Dans ces conditions, il faut revenir sur les faits – desquels, de toute évidence, ont été absentes les considérations environnementales – qui ont bien pu favoriser l'essor du diesel, particulièrement en France et en Belgique.

II.1. L'après-guerre

Dans l'immédiat après-guerre, en Europe, il s'agissait de reconstruire les immeubles et autres infrastructures économiques et agricoles. L'ensemble des engins motorisés nécessaires (camions, tracteurs, machines de chantier) fonctionnant au diesel, on choisit alors d'en laisser le prix au plus bas ; le prix de base (hors taxes, donc) des deux produits – essence et gazole – étant sensiblement identiques, on a limité les diverses taxations du 2^e.

II.2. La libéralisation des échanges

Au début des années 80 du siècle passé, l'industrie automobile, pas plus que l'ensemble des autres activités économiques, n'échappe aux effets de la mondialisation, entendue ici comme la « libéralisation des échanges », dont l'histoire démarre à la fin de la seconde guerre mondiale avec la création du GATT¹⁵ qui vise, conformément aux chapitres IX et X de la Charte des Nations-Unies, signée le 26 juin 1945, à créer les outils internationaux (abaissement des droits de douane et réduction des restrictions aux échanges)

pour développer la coopération économique internationale¹⁶. Divers cycles de négociation se sont succédé et le cycle de Tokyo¹⁷ (d'une durée de 74 mois à partir de 1973) a été marqué par des « réductions de droits de douane, portant sur 300 milliards de dollars d'échanges », un montant jamais atteint jusque-là¹⁸.

Dans ce contexte, l'industrie automobile japonaise – dopée par des méthodes de production renouvelées (le « toyotisme » – voir encadré) – voit donc s'ouvrir la possibilité de concurrencer fortement le marché européen, les grands constructeurs français et allemands en particulier.

Or, ceux-ci disposent d'un réel savoir-faire en matière de moteurs diesel et il ne leur a pas échappé que le gazole bénéficiait de forts avantages fiscaux. En France particulièrement, l'intrication du secteur automobile et de la sphère politique¹⁹, renforcée par le soutien inconditionnel des « professionnels de la route » (routiers, taxis, commerçants, etc.) va conduire à renforcer encore ces avantages fiscaux, au nom de la « survie de l'industrie et des emplois nationaux ». En France, ajoute Ludovic Dupin, « le vrai coup d'accélérateur viendra de la montée en puissance du programme nucléaire²⁰. À partir de la fin des années 1970, le pays construit ses premiers réacteurs. Dès 1980, la France compte 14 réacteurs en activité, sur un total de 58 aujourd'hui en service. Le chauffage électrique s'impose alors largement, au détriment du fioul.

Les raffineurs français se retrouvent alors avec des excédents de fioul. Celui-ci peut facilement être converti en diesel. Le gouvernement allège donc encore les taxes et incite les constructeurs automobiles français à développer des motorisations diesel. Dans le même temps, les entreprises utilisant des flottes diesel seront exonérées de TVA sur leurs achats de carburant.²¹ »

« Le toyotisme désigne une organisation du travail élaborée dans les années 1960 par l'ingénieur japonais Taiichi Ono et mise en place au sein de l'entreprise Toyota.

Le toyotisme se veut d'abord une amélioration du taylorisme et du fordisme considérés comme insuffisants pour assurer une adaptation rapide des entreprises aux marchés. Il est fondé sur une plus grande responsabilisation des travailleurs qui voient leurs tâches enrichies, qui deviennent polyvalents et qui doivent s'impliquer dans leur équipe. Leurs avis sont pris en considération ; ils participent au diagnostic des problèmes et à leur résolution.

La production est pilotée par la demande et fonctionne en flux tendus (« juste-à-temps »). La recherche de la qualité est privilégiée tout au long de la chaîne de production. La lutte contre le gaspillage et les coûts superflus s'appuie sur l'objectif des 5 zéros : zéro stock, zéro défaut, zéro papier, zéro panne, zéro délai²² ».

16. Intention dans laquelle on reconnaît comme un lointain écho du « doux commerce » de Montesquieu : « au xviii^e et au xix^e siècles, la reconnaissance de la capacité du commerce à réguler les passions violentes, notamment politiques, a favorisé l'acceptation des conduites orientées par le gain et a donc aidé au développement du capitalisme dans l'Europe des Lumières » – Montesquieu et le « doux commerce » : un paradigme du libéralisme. Catherine LARRÈRE <https://journals.openedition.org/chrhc/3463>

17. Les cycles de négociation du GATT « sont généralement désignés par le nom de la ville où ils ont été ouverts, par le pays auquel appartient cette ville, ou encore par des noms de responsables politiques » - Wikipédia (op. cit.)

18. Ibid.

19. Par exemple, Jean Calvet, patron de Peugeot-Citroën, est un ancien chef de cabinet de Valéry Giscard d'Estaing.

20. La situation belge est éminemment comparable ; dès 1985, les 7 réacteurs (4 à Doel, 3 à Tihange) sont opérationnels et fournissent 55 % de la consommation électrique.

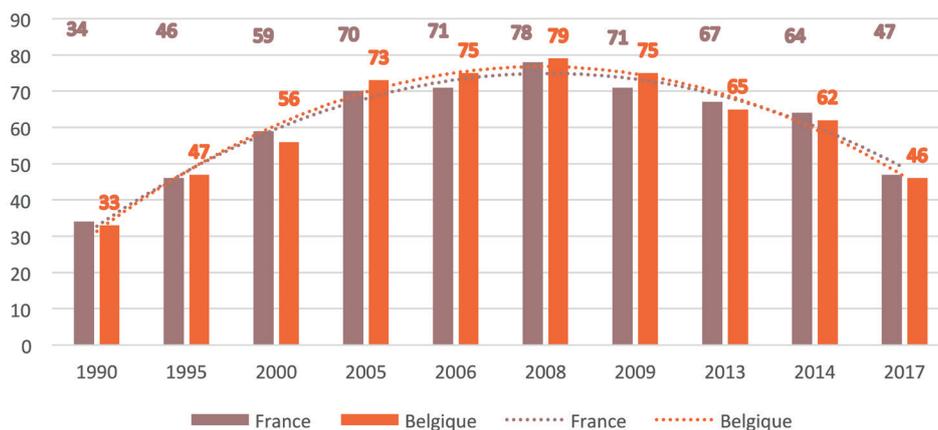
21. Ludovic DUPIN, *Pourquoi l'essor du diesel en France est lié à l'émergence du nucléaire* <https://www.usinenouvelle.com/article/pourquoi-l-essor-du-diesel-en-france-est-lie-a-l-emergence-du-nucleaire.N355901> Nous soulignons.

22. <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Toyotisme.htm>

II.3. Succès de la stratégie

L'argument de vente des voitures diesel est basé sur le fait que, si ces véhicules sont certes plus coûteux à l'achat, ils consomment moins (entre 15 et 20%) d'un carburant de surcroît moins taxé et se revendent plus cher. Et, enfin, comme le montre le graphique suivant²³, « la demande décolle à la fin des années 1990, avec l'invention de l'injection directe, qui permet de réduire la consommation sans sacrifier la puissance²⁴ ». Le pic est atteint en 2008 avec 78 et 79 % de voitures diesel en France et en Belgique.

Pourcentages d'automobiles Diesel dans le parc automobile France et Belgique (sur base des immatriculations)



III. LE REFLUX DU DIESEL

Réglementations, dieselgate, hausse conjoncturelle, taxation nouvelle, limitation de la circulation...

Après 2008, s'amorce un recul de la «diélisation» de plus en plus marqué : de 2008 à 2017, l'on passe à 46 et 47 % des immatriculations en France et en Belgique.

C'est que, globalement, « le vent a tourné pour le diesel, accusé d'être nocif pour la santé. Les particules fines rejetées par les moteurs ont été reconnues responsables de certaines allergies, maladies respiratoires, et soupçonnées d'augmenter le risque d'infarctus et de cancer. L'OMS a en effet classé ce carburant comme gaz cancérigène en 2012. Et [...] la réglementation européenne sur le diesel s'est considérablement durcie, ce qui a entraîné le déclin de ce carburant [...]»²⁵.

En plus de la confirmation de la nocivité des émissions, le scandale du « dieselgate » qui « fin 2015, avait montré que les constructeurs trichaient gravement sur le niveau des émissions de particules de leurs moteurs » a contribué une forte publicité des dangers des microparticules et du Nox. Publicité dont il demeure cependant difficile de mesurer l'impact réel en termes de comportements des acheteurs – l'on sait par exemple que VW, par qui le scandale est arrivé, demeure le premier marchand de voitures du monde²⁶.

23. Réalisé d'après les analyses statistiques des années concernées, disponibles ici : <http://ccfa.fr/brochure-analyse-statistiques/>

24. D'après : *Le diesel et la France : Une histoire d'amour qui dure depuis 30 ans*. Grégory RAYMOND https://www.huffingtonpost.fr/2013/03/04/diesel-france-taxe-fiscalite-psa-pollution-montebourg_n_2804743.html

25. Isabelle de FOUCAUD, *Diesel/essence : le match sur les 15 dernières années* <http://www.lefigaro.fr/economie/le-scan-eco/dessous-chiffres/2015/10/07/29006-20151007ARTFIG00123-dieseissance-le-match-sur-les-15-dernieres-annees.php>

26. « Les livraisons du groupe automobile allemand Volkswagen, qui tente de conserver sa place de numéro un mondial, ont augmenté de 4,3% à 10,74 millions de véhicules en 2017, un record qui intervient deux ans après l'éclatement du dieselgate ». Le dieselgate n'aura finalement eu aucun impact : le groupe VW bat tous les records de livraison. <https://www.rtl.be/info/magazine/automobile/le-dieselgate-n-aura-finalement-eu-aucun-impact-le-groupe-vw-bat-tous-les-records-de-livraison-987437.aspx>

Ce scandale mondial et les durcissements législatifs ont été accompagnés de hausses importantes des taxes : « [La France] est [...] le deuxième pays européen derrière la Belgique pour la hausse des taxes sur le diesel avec un bond de 30,1% sur les trois dernières années, contre 13,5% en moyenne dans la zone euro. » En Belgique, « entre 2014 et 2018, les accises sur le diesel ont bondi de 31% alors que les accises sur l'essence ont peu bougé (+0,2%)²⁷ ». À tout ceci se sont ajoutées des hausses conjoncturelles : « sur le terrain des prix des carburants proprement dits », on a observé qu'« entre février 2016 [...] et octobre 2018, le Super 95 a augmenté de 26% à la pompe et le diesel de 50%. [...]. Cette forte augmentation n'est cependant que très partiellement due à la hausse des taxes, [...]. À taxes identiques le super 95 aurait quand même augmenté de 18% et le diesel de 32% entre février 2016 et octobre 2018.²⁸ ».

Enfin, le « désamour » du diesel s'est aussi concrétisé par des mesures de restriction d'accès prises par diverses cités européennes, dont il est probable qu'elles aient eu un fort effet dissuasif sur l'achat des véhicules diesel. Petit tour d'horizon²⁹ :

- > **Allemagne** « Une décision du tribunal administratif fédéral de Leipzig [ouvre] la voie à une interdiction généralisée des moteurs diesel les plus polluants dans les centres urbains [...]. Hambourg, [...] devrait être la première à s'engager dans cette voie, en installant "probablement fin avril" (note : 2018) des panneaux interdisant le passage à certains véhicules diesel [...]. D'autres grandes villes comme Munich ont annoncé leur intention de mettre en place un plan anti-diesel. »
- > **Italie** « La maire de Rome, Virginia Raggi, a annoncé cette semaine vouloir interdire le centre de la capitale italienne à toutes les voitures diesel, et ce dès 2024 [...]. Une politique anti-diesel est déjà en vigueur à Milan [...]. Cette politique va être progressivement durcie jusqu'à 2030, date où la ville compte atteindre le "zéro diesel" ».
- > **Danemark** « [...] Copenhague compte interdire l'entrée de nouveaux diesels dès le 1^{er} janvier 2019 ».
- > **Grèce** « Comme ceux de Paris et Mexico, le maire d'Athènes a signé un engagement visant à bannir les véhicules diesel de son territoire d'ici à 2025 ».
- > **France** « Paris a pris de l'avance en s'engageant à chasser les voitures diesel immatriculées avant 2005 à partir de 2019 et puis celles d'avant 2011 en 2022. La capitale s'est également engagée à interdire en 2024 les moteurs diesel et vers 2030 toutes les motorisations thermiques, proposition qui sera néanmoins soumise aux Parisiens dans une votation à venir au printemps ».

IV. CONSÉQUENCES DES MESURES

4.1. Selon deux études de Greenpeace

a. Les observations de l'ESA

Le 29 octobre 2018, un communiqué de Belga relayé par divers médias belges³⁰ rendait publics les résultats d'une analyse³¹ de Greenpeace, basée sur les observations d'un nouveau satellite de l'ESA (Agence Spatiale Européenne) qui permet d'étudier et de comparer les sources d'émission de dioxyde d'azote (NO₂).

27. Jean-Paul BOMBAERTS, *Le tax shift a poussé le prix du diesel au niveau de l'essence*

<https://www.lecho.be/entreprises/energie/le-tax-shift-a-pousse-le-prix-du-diesel-au-niveau-de-l-essence/10036124.html>

28. Guillaume DUVAL, *Pourquoi le diesel a pris cher*

<https://www.alternatives-economiques.fr/diesel-a-pris-cher/00086997>
Nous soulignons

29. Leïla MARCHAND, *Ces pays d'Europe où les voitures diesel ne sont plus les bienvenues*

https://www.lesechos.fr/04/03/2018/lesechos.fr/0301358461921_ces-pays-d-europe-ou-les-voitures-diesel-ne-sont-plus-les-bienvenues.htm

De nombreux pays ou villes (Bruxelles, Norvège, Madrid et Barcelone, Londres) appliquent des mesures restrictives aux « véhicules les plus polluants » sans distinguer clairement entre essence et diesel. Nous n'avons retenu ici que les mesures spécifiquement anti-diesel.

30. Par exemple : *Même depuis l'espace, on voit que la Belgique étouffe sous le dioxyde d'azote* – BELGA

https://www.rtb.be/info/societe/detail_meme-depuis-l-espace-on-voit-que-la-belgique-etouffe-sous-le-dioxyde-d-azote?id=10059369

31. *New satellite data reveals world's largest NO₂ air pollution emission hotspots*

<https://storage.googleapis.com/planet4-international-state-less/2018/10/07426a79-no2-air-pollution-analysis-greenpeace.pdf>

La carte interactive est disponible ici : <https://energydesk.carto.com/builder/4c2cce4f-3367-4432-a418-8ce61ca01801/embed>

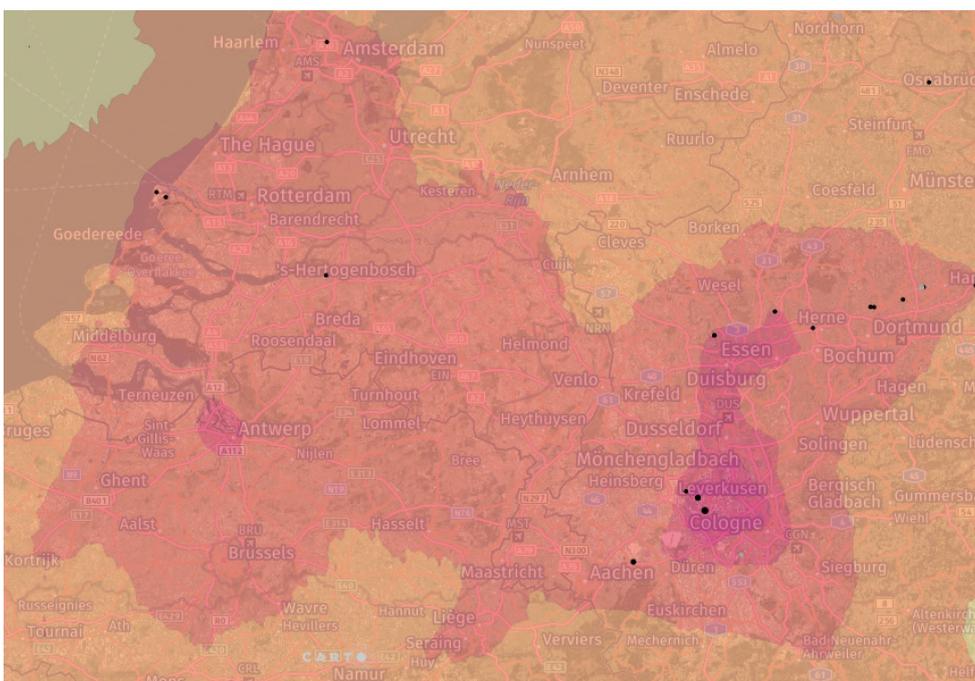
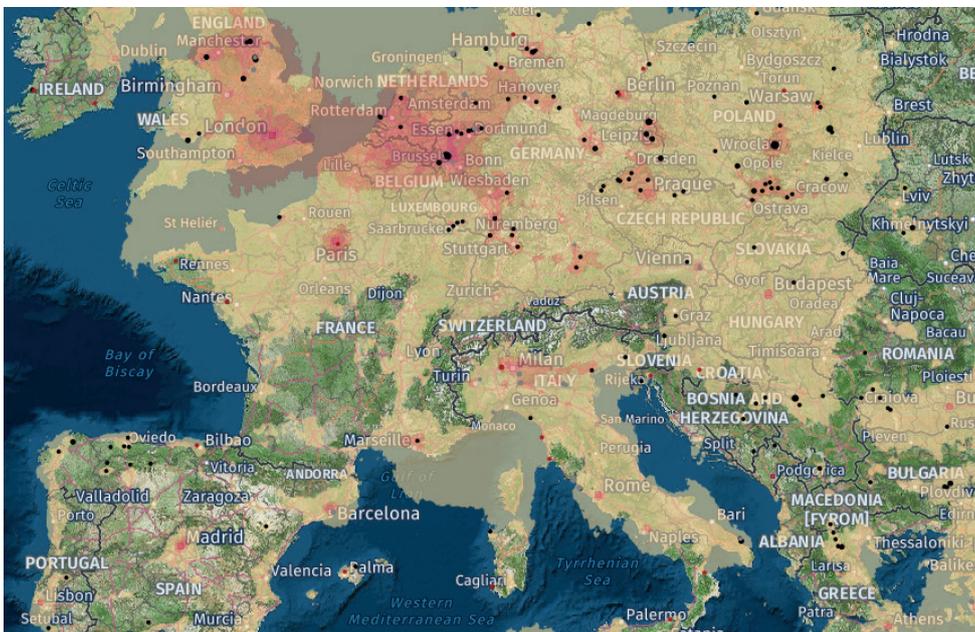
Le choix de mesurer prioritairement le NO₂ se justifie par le fait que :

- > « Le NO₂ est un indicateur important de la pollution de l'air causée par les émissions de la circulation automobile, et du diesel en particulier »
- > « Il est également un indicateur facile à mesurer de la pollution de l'air liée au trafic routier : plus les niveaux de NO₂ sont élevés, plus la pollution de l'air est importante. En effet, un niveau élevé de NO₂ est associé à la présence dans l'air de plusieurs substances nuisibles (particules fines, noir de carbone...) liées au trafic³² ».

32. Mon air, mon école. Une étude sur la pollution de l'air dans 222 écoles belges. <https://secured-static.greenpeace.org/belgium/Global/belgium/report/2018/School-Monitoring-CompleteReport-FR.pdf>

33. Plus la couleur tend vers le rouge, plus la concentration est élevée (cf. par exemple le centre de Paris sur la 1^{ère} carte).

Nous reproduisons ci-après deux « captures d'écran », à des échelles différentes, d'une « carte interactive » créée sur base des travaux de l'ESA. La 1^{ère} montre les concentrations en NO₂ pour l'essentiel de l'Europe, la seconde, la zone continentale la plus atteinte (avec les pics³³ notamment d'Anvers et de la zone qui s'étend au nord de Cologne).



Greenpeace précise par ailleurs³⁴ : « En Europe, 9% de la population vit dans une région dans laquelle la concentration de dioxyde d'azote (NO₂) dépasse la valeur limite (40 µg/m³³⁵). Pour les particules fines PM 10 et PM 2,5, respectivement 19% et 7% de la population résident dans une région où la concentration est supérieure à la valeur limite ».

34. Ibid.

35. Soit 0,04 mg par m³.

36. Ibid.

Et encore, la définition des valeurs-limites est-elle fort discutée! Pour Greenpeace, « il n'y a pas de niveau sûr de pollution de l'air » : « même dans les zones où les niveaux de NO₂ sont inférieurs aux limites européennes, les risques pour la santé [...] sont clairement présents ». Pour Greenpeace, « la santé de nos enfants est dépendante du plafond européen de pollution par le dioxyde d'azote. Ce plafond est trop élevé et ne prend certainement pas en compte la sensibilité plus élevée des enfants. »

De même, en matière de particules fines, les normes de l'OMS sont-elles dépassées dans la plupart des endroits en Belgique, tandis que les valeurs européennes, plus souples, sont respectées en Flandre et à Bruxelles pour la quatrième année consécutive et en Wallonie « probablement pour la troisième année consécutive »...

b. Mon air, mon école

Greenpeace a encore coréalisé une étude intitulée « Mon air, mon école. Une étude sur la pollution de l'air dans 222 écoles belges³⁶ » publiée en mars 2018 et dont nous relèverons ici quelques données.

Sur le plan méthodologique

Les mesures ont été réalisées par une entreprise spécialisée en novembre et décembre 2017, soit au niveau le plus bas jusqu'ici mesuré du reflux des ventes de voitures diesel... Elles portaient sur 3 endroits : la rue où se situe l'école, la cour de récréation et les classes.

Sur le plan sanitaire (pour le NO₂ seul)

« L'exposition au dioxyde d'azote (NO₂) a un impact très négatif sur la santé et peut conduire au décès prématuré. L'Agence européenne pour l'environnement estime à 72.000 le nombre annuel de décès prématurés causés par le [seul] NO₂ rien qu'en Europe. En Belgique, il y a 2.320 décès prématurés par an ».

« À long terme, le taux de mortalité est plus élevé dans les zones de plus forte exposition au NO₂, [...] à court terme, la recherche établit la relation entre l'exposition au NO₂ et les symptômes respiratoires, la diminution de la fonction pulmonaire et la pneumonie ».

« Les enfants sont aussi plus vulnérables que les adultes à une exposition au NO₂. Ils sont plus susceptibles de souffrir d'asthme s'ils vivent dans une zone à forte densité de trafic. Par exemple, le risque d'asthme augmente de 15% lorsque l'exposition moyenne au NO₂ sur base annuelle augmente de 10 µg/m³. Les enfants souffrant d'asthme sont jusqu'à trois fois plus souvent admis dans les services d'urgence et dans les hôpitaux pour cause de détresse respiratoire que les adultes. Si les niveaux de NO₂ continuent à augmenter, les problèmes

respiratoires pourraient devenir la norme pour les enfants». De plus, «la recherche indique un retard dans le développement du système nerveux et de la performance mentale des enfants. Des études montrent que la mauvaise qualité de l'air à l'intérieur des écoles (où les enfants passent plusieurs heures par jour) a une influence majeure sur leurs performances et leur croissance».

NO₂ dans les écoles : les résultats

L'analyse des résultats est assez complexe, en raison de l'ensemble des variables dont il faut tenir compte. Nous retenons ici «la concentration annuelle moyenne de l'année 20017 calculée du lundi au vendredi de 8 à 18h. Les résultats montrent que, durant ces horaires scolaires, elle est en moyenne supérieure de 13% aux autres moments» (matinée, soirée, week-ends...).

Les résultats se présentent comme suit :

| Concentrations annuelles pendant les horaires scolaires | | Rue | Cour de récréation | En classe |
|---|---------------------------------|-----|--------------------|-----------|
| > à 40 µg/m ³ | Qualité légalement inacceptable | 13 | 1 | 0 |
| entre 30 et 40 µg/m ³ | Mauvaise qualité | 51 | 43 | 0 |
| entre 20 et 30 µg/m ³ | Qualité médiocre | 103 | 105 | 16 |
| entre 10 et 20 µg/m ³ | Qualité acceptable | 44 | 64 | 104 |
| < à 10 µg/m ³ | Bonne qualité | 7 | 7 | 101 |

La conclusion de Greenpeace est la suivante : l'air extérieur dépasse la norme légale dans 13 écoles, dans les 51 suivantes, on constate une forte exposition à un air de mauvaise qualité et de médiocre qualité pour 103 autres. Ce qui amène à constater que seuls 23% des écoles jouissent d'un air extérieur de qualité « acceptable » ou « bonne » ! Les cours de récréation (qui sont particulièrement sensibles en raison des efforts physiques qui y sont accomplis et nécessitent l'absorption de plus grandes quantités d'air) ne sont que 32% à présenter un air acceptable ou bon.

IV.2. Le CO₂ à nouveau en hausse³⁷

Dès la fin de l'année 2017, pour la première fois depuis un peu plus de 20 ans, on constatait une «tendance haussière des émissions de CO₂ [...] en Europe, comme par exemple en Allemagne où, en janvier, les nouveaux véhicules rejettent en moyenne 128,4 grammes de CO₂ par kilomètre, soit une hausse de 0,7 gramme par rapport à janvier 2017.»

En France, en 2017, «la moyenne était de 111 grammes de dioxyde de carbone émis par kilomètre et par véhicule. En 2016, cette moyenne était de 110 grammes». Une hausse d'un gramme paraît certes minime, mais il faut la multiplier par les 760 milliards de km parcourus par les Français chaque année en voiture³⁸, pour se rendre compte que ce sont environ 760.000 tonnes de CO₂³⁹ supplémentaires par an qui sont émises !

37. Julie RUIZ. *Automobile : première hausse des émissions de CO₂ en France depuis 1995*

<http://www.lefigaro.fr/conso/2018/02/12/20010-20180212ART-FIG00151-automobile-premiere-hausse-des-emissions-de-co2-en-france-depuis-1995.php>

38. *Les Français font de nouveau des kilomètres*

<http://www.observationsociete.fr/modes-de-vie/les-francais-font-de-nouveau-des-kilometres.html>

39. Soit 0,25% du total des émissions françaises. Rappelons, pour donner un ordre d'idée, qu'en Belgique, entre 1990 et 2010 la diminution du total des émissions tous secteurs confondus a atteint 0,4% par an...

V. UN BILAN

V.1. La mort, encore et toujours

Quel que soit l'angle sous lequel on attaque la question automobile, on en arrive toujours à la même conclusion : les bagnoles tuent. Et on ne parle pas uniquement du million trois cent mille personnes qui décèdent chaque année dans les accidents ou « des dizaines de millions [d'autres qui] sont blessées et victimes d'incapacités⁴⁰ ». La voiture tue aussi de façon plus indirecte : « En 2014, la pollution de l'air⁴¹ a causé le décès prématuré (avant 65 ans) de [...] 487.600 [personnes] au sein de l'Union européenne (UE). Tel est le bilan macabre du rapport 2017 sur la qualité de l'air, publié mercredi 11 octobre (note : 2017) par l'Agence européenne de l'environnement (AEE). [...] Au palmarès des polluants les plus toxiques, ce sont les particules fines (PM 2,5 : de diamètre inférieur à 2,5 micromètres) qui font le plus de victimes : [...] 399.000 dans l'UE. Le dioxyde d'azote (NO₂) et l'ozone (O₃) sont responsables respectivement [...] de 75.000 et de [...] 13.600 [victimes] au sein de l'UE.⁴² ».

L'on se rend donc compte que l'abandon progressif du diesel au profit l'essence, après quelques années de « règne » du premier, ne change pas grand-chose à l'affaire : tous les indicateurs démontrent que, non seulement la qualité de l'air reste catastrophique mais que, de surcroît, les émissions de CO₂ repartent à la hausse, ce qui ne manque pas d'ajouter au danger du dérèglement climatique qui affecte de plus en plus lourdement l'humanité. On mentionnera, pour mémoire, que le véhicule électrique n'est en rien une solution puisque lorsqu'on prend « en compte tout le cycle de vie du véhicule, [...] les véhicules électriques sont plus néfastes encore que le diesel, notamment à cause de leur construction qui met en jeu des matériaux extrêmement polluants⁴³ ».

V.2. Une vision libérale, encore et toujours

La question du signal-prix en matière environnementale : une erreur stratégique

En toute théorie, selon l'économie classique, « le prix [...] est réputé être un signal inconsciemment et/ou consciemment perçu par l'acheteur/consommateur, [...]. Ce signal est réputé pouvoir orienter les choix de consommation et certains comportements, ce qui est expliqué par la référence à d'autres concepts théoriques [dont] le degré d'information du consommateur (étiquetage, assertions, étiquette énergie, étiquette carbone...) et la théorie de l'économie de marché qui fait du prix la première variable d'ajustement entre offre et demande⁴⁴ ». Cette brève définition a le mérite de renvoyer clairement aux fondements idéologiques, (néo-)libéraux, de la mise en place de mesures qui, comme la taxation du diesel, sont censées orienter les comportements.

On le sait fort bien à présent, l'Union européenne, la France et la Belgique en particulier, sont des soutiens forcenés du « marché ». Dès lors, pour eux, « dans le cas du passage aux "technologies vertes", il s'agit de refléter dans le prix des produits et des services le coût de leur impact sur l'environnement (leur "contenu carbone"). C'est ce que l'on appelle le "signal prix". Il existe deux

40. Accidents de la route – OMS
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/fr/

41. Dont la voiture n'est pas seule responsable bien entendu, mais selon Bruxelles – Environnement « Le transport est le principal responsable de la dégradation de la qualité de l'air. Il est à l'origine de 91% des émissions de monoxyde de carbone (CO), de 89% des émissions d'hydrocarbures (HAP), de 57% des émissions d'oxydes d'azote (NOx), de 44% des émissions de composés organiques volatils (COV) et de 19% de celles de dioxyde de carbone (CO₂). Certains de ces polluants sont notamment à la base des pics d'ozone troposphérique (NOx et COV) et du renforcement de l'effet de serre (CO₂). »
Les sources de pollution
<https://environnement.brussels/thematiques/air-climat/qualite-de-lair/les-sources-de-pollution>

42. Stéphane MANDARD,
La pollution de l'air cause encore plus de 500.000 morts par an en Europe
https://www.lemonde.fr/pollution/article/2017/10/11/la-pollution-de-l-air-cause-encore-plus-de-500-000-morts-par-an-en-europe_5199226_1652666.html

43. Automobile : première hausse des émissions de CO₂ en France depuis 1995.
Op. cit. Nous soulignons.

44. <https://fr.wikipedia.org/wiki/Signal-prix> Nous soulignons.

moyens de l'émettre. Le premier consiste à créer un marché où les acteurs économiques achètent des certificats ou des droits reflétant le "contenu carbone" de leurs activités. [...] L'autre émetteur du "signal prix", la fiscalité, [...] permet de déterminer un prix fixe et prédictible et d'orienter plus aisément les choix des acteurs économiques⁴⁵».

Pour ce qui concerne le premier moyen, l'Union européenne a mis en place un « marché carbone » (le SCEQE, Système Communautaire d'Échange de Quotas d'Émission) qui s'est trouvé complètement décrédibilisé par sa financiarisation, les détournements frauduleux qu'il a permis et enfin son échec retentissant en termes d'efficacité environnementale⁴⁶. Nous avons ci-avant démontré la totale inefficacité environnementale de « l'autre émetteur du "signal-prix" » : la fiscalité appliquée au diesel ne résout aucun problème et, même, aggrave celui de l'émission de CO₂. Et pourtant, Bruno Le Maire (Ministre français de l'économie et des finances) assure qu'il n'y aura pas de révision de ces hausses car : « On ne suspend pas la transition écologique, la conversion du parc automobile français, qui est nécessaire⁴⁷ ».

Une injustice sociale

La taxation comme « signal-prix » semble fonctionner (d'un strict point de vue économique) puisque l'essence tend à remplacer à nouveau le diesel, certes, on l'a vu, un peu comme si la peste remplaçait le choléra. Mais cette mesure ne manque pas de susciter des réactions courroucées, dont celles des « gilets jaunes ». C'est que, dans ce cas précis, les acheteurs-consommateurs sont « captifs » : parce que tout autant le carburant que le véhicule leur sont le plus souvent indispensables et parce qu'ils sont parfaitement inégaux devant ces nouvelles dépenses.

En effet, si dans le calcul des niveaux de vie, l'on prend en compte ce que l'on appelle les « dépenses contraintes » (ou « préengagées ») – le logement constitue une large part de ces dépenses, qui incluent également les abonnements téléphoniques et télévisuels, les assurances, la cantine scolaire, l'alimentation, etc. – il reste ce que l'on appelle les « dépenses arbitrables », celles que l'on peut choisir de faire ou pas. C'est une excellente façon de mesurer les écarts de vie : en France, entre les ménages composant les 10 % les plus pauvres et les 10 % de ménages les plus aisés⁴⁸, le revenu arbitral varie de 1 à 10 (d'environ 200 à 2.000 euros)⁴⁹. Les conséquences d'une augmentation de 15 euros pour 50 litres de diesel⁵⁰ sont donc, on le comprend aisément, totalement différentes selon les types de ménages et les plus pauvres sont les plus nettement impactés...

On le voit donc, qualifier de « transition écologique » la conversion du « parc automobile, ainsi que le fait Monsieur Le Maire, Ministre français de l'économie et des finances, est une fumisterie pure et simple. Sur le plan environnemental, cela ne change rien, voire dans des bien cas, aggrave la situation, sur le plan économique – on considère ici les ménages – c'est une injustice flagrante. Insupportable, clament les « gilets jaunes ».

45. *Quel modèle de croissance ? Le « signal prix »* (4/8) – Le Monde https://www.lemonde.fr/economie/article/2009/12/07/quel-modele-de-croissance-le-signal-prix-4-8_1276902_3234.html

46. Voir par exemple : *Climat en souffrance, planète en sursis* <http://www.pac-g.be/index.php/item/561-climat-en-souffrance-plan%C3%A8te-en-sursis>.

47. Emmanuel Macron « assume parfaitement » la hausse de la taxation sur le diesel – Le Monde.fr avec AFP - https://www.lemonde.fr/politique/article/2018/11/04/emmanuel-macron-assume-parfaitement-la-hausse-de-la-taxation-sur-le-diesel_5378799_823448.html

48. On parle ici de ménages dont les revenus commencent à 3.000 euros net/ mois environ (on ne considère par particulièrement les fameux 1% qui disposent de revenus faramineux).

49. D'après *Les ménages pauvres plombés par les dépenses contraintes*, Xavier MOLÉNAT <https://www.alternatives-economiques.fr/menages-pauvres-plombes-depenses-contraintes/00084443>

50. Différence entre juillet 2015 et juillet 2018, calculé selon les données de l'article : *Septième activation du système de cliquet en 2018 sur le diesel*, Dominique LIESSE <https://www.lecho.be/economie-politique/belgique/economie/septieme-activation-du-systeme-de-cliquet-en-2018-sur-le-diesel/10029961.html>

Penser la complexité

Jean Gadrey⁵¹ voit, dans les mesures qui précèdent, les « ravages de la “pensée simple” [...] recourant à une variable unique [et qui] est typique des raisonnements de beaucoup d'économistes : si le prix augmente, la demande diminue, le tour est joué ».

Autrement dit, nos « responsables » semblent incapables de considérer ensemble les divers termes de l'équation à laquelle nous sommes confrontés. « L'existence de l'humanité au cours de ce siècle sera gravement compromise si on ne réduit pas fortement l'utilisation des énergies fossiles, dont l'essence⁵² » – l'objectif raisonnable pour les pays développés (eu égard aux évolutions des dernières années qui n'ont fait qu'alourdir le passif des émissions) est d'au moins 95 % de réduction par rapport à 1990 pour 2050.

Deux grands chantiers doivent être menés de front et peuvent s'avérer totalement complémentaires : il faut impérativement sortir, et très vite, de l'ensemble des systèmes de production dont on connaît l'insatiable gourmandise en termes d'énergies fossiles, d'une part et de l'autre, il faut prendre des mesures de court terme. Le tout doit être basé sur deux impératifs catégoriques : contenir la hausse de température à deux d° maximum – ou moins si possible et instaurer une véritable justice sociale. Deux axes dont la convergence saute aux yeux quand on sait que « les 10% des individus les plus émetteurs (qui sont en gros les 10% les plus riches, vu la corrélation assez forte entre revenu et émissions) sont responsables de 45% des émissions mondiales, pendant que les 50% les moins émetteurs ne produisent que 13% de ces émissions mondiales ». Jean Gadrey y insiste : « les 1% les plus riches (en revenu) de pays très riches tels que les États-Unis ou Singapour ont des niveaux d'émissions par personne dépassant 250 tonnes de CO₂ par an (on parle de “CO₂ équivalent”) pour Singapour, 320 pour les États-Unis, 200 pour le Canada, etc., chiffres pour l'année 2013. À l'autre extrémité, les 10% les plus pauvres des pays les plus pauvres (par exemple le Honduras ou le Rwanda) sont à environ 0,1 tonne par an, soit 2.000 ou 3.000 fois moins que les très riches des pays très riches. Je le dis autrement, car c'est énorme : **il y a dans le monde, par millions, des très riches qui émettent 2.000 à 3.000 fois plus que les plus pauvres.** »

Le lien de l'instauration de la justice sociale avec la sortie du productivisme peut encore s'appréhender sous l'angle de la taxation des entreprises.

On doit commencer par supprimer les avantages fiscaux. Jean Gadrey cite le « Réseau Action Climat » qui avance que les entreprises françaises bénéficient de 8,5 milliards d'euros de « niches fiscales pour les énergies fossiles » : « Ce sont des “aides à la pollution”. Les plus importantes sont les 3 milliards d'exonération de taxes sur le kérosène, les 2 milliards de taux réduit sur le gazole non routier (utilisé surtout pour les engins du BTP⁵³) et les 1,1 milliard de remboursement partiel de la taxe sur le gazole des poids lourds. » On voit en quoi la récupération des 8,5 milliards d'euros rend possible, à court terme, d'« instaurer un moratoire sur toute nouvelle augmentation de la fiscalité carbone en direction [des catégories moyennes et populaires (soit plus de 80% des gens)] ». Si l'on y ajoute la taxation des plus riches, des entreprises les plus polluantes,

51. Économiste français spécialiste des services et des indicateurs de richesse, membre du Conseil scientifique de l'organisation altermondialiste Attac https://fr.wikipedia.org/wiki/Jean_Gadrey

52. Sauf indication contraire, les citations sont extraites des articles suivants, tous de Jean GADREY : *Je n'irai pas manifester pour le prix de l'essence, mais essayons de comprendre et proposons des alternatives* <https://blogs.alternatives-economiques.fr/gadrey/2018/11/02/je-n-irai-pas-manifester-pour-le-prix-de-l-essence-mais-essayons-de-comprendre-et-proposons-des-alternatives>

Les plus gros pollueurs français ne paient presque pas de taxe carbone !

<https://blogs.alternatives-economiques.fr/gadrey/2018/11/28/les-plus-gros-pollueurs-francais-ne-paient-presque-pas-de-taxe-carbone>

En France, les très riches émettent 40 fois plus de carbone que les pauvres, mais les pauvres paient plus de 4 fois plus de taxe carbone en % de leurs revenus !

<https://blogs.alternatives-economiques.fr/gadrey/2018/11/20/en-france-les-tres-riches-emettent-40-fois-plus-de-carbone-que-les-pauvres-mais-les-pauvres-paient-plus-de-4-fois-plus-de-taxe-carbone-en-de-leurs-revenus>

Priscillia Ludosky (porte-parole des gilets jaunes), une militante sociale-éco? Oui, dans une certaine mesure, avec quelques limites à débattre

<https://blogs.alternatives-economiques.fr/gadrey/2018/11/18/priscillia-ludosky-porte-parole-des-gilets-jaunes-une-militante-sociale-eco-lo-oui-dans-une-certaine-mesure-avec-quelques-limites-a-debattre>

17 novembre : quand l'existence précède l'essence. Propositions concrètes pour sortir d'une contradiction – Jean GADREY

<https://blogs.alternatives-economiques.fr/gadrey/2018/11/07/17-novembre-quand-l-existence-precède-l-essence-propositions-concretes-pour-sortir-d-une-contradiction-suite-du-billet-precédent>

53. Bâtiments et Travaux Publics.

de l'aviation et du transport maritime, etc., il devient possible de financer une transition rapide et juste. Il est en particulier plus que temps que de s'attaquer à « *la production (les grandes entreprises), qu'il s'agisse des industries extractives, de celles de l'automobile, des transports et des travaux publics, de la grande distribution, et bien entendu de la finance pour qu'on cesse d'investir dans les grands projets "climaticides" et pour qu'on mette l'activité économique et le crédit au service de la transition vers une mobilité peu polluante.* »

À court terme encore, existent toute une série de mesures⁵⁴ qui, de la fin de l'étalement urbain au redéploiement des transports publics⁵⁵ et au soutien aux mobilités douces, permettent de sortir d'une logique de transport délirante sur le plan climatique et pénalisante pour l'essentiel de la population.

Il est enfin certain que seule une mobilisation massive pourra désigner des représentations démocratiques qui imposeraient de telles mesures – dont on reste pour le moins éloigné. Jean Gadrey évoque encore la contribution de Priscillia Ludosky (porte-parole des gilets jaunes) dont le texte – qui accompagne une pétition⁵⁶ – est, dit-il, impressionnant « *d'une part par le travail méticuleux effectué, d'autre part par la composante "social-écologique" de ses analyses et exigences* » même si, évidemment, il reste bien des points à débattre.

Mais c'est la confirmation de la force d'expertise citoyenne couplée à un vrai mouvement de protestation sociale. En ce sens, peut-être, les « gilets jaunes » sont-ils le début de « quelque chose », notamment dans la mesure où « *une transition juste ne peut venir que des groupes (ou communautés) eux-mêmes impactés*⁵⁷ » !

54. Qu'on ne liste pas ici. On peut facilement trouver un scénario assez complet (quoique restant toujours à débattre démocratiquement) ici par exemple : <https://negawatt.org/Les-grandes-lignes-du-scenario-negaWatt-2017-2050> (on peut télécharger toute une série de documents assez fouillés).

55. « *L'étalement urbain - couplé à la hausse des prix de l'immobilier dans les centres-villes - pousse les citoyens hors du cœur des agglomérations. Résultat : des trajets quotidiens toujours plus longs et plus nombreux, pour le travail ou pour faire les courses* ». Vincent GRIMAUULT, *La voiture, reine du rural et du périurbain* – <https://www.alternatives-economiques.fr/transport/la-voiture-reine-du-rural-et-du-periurbain-201605261600-00003527.html>

56. <https://www.change.org/p/pour-une-baisse-des-prix-%C3%A0-la-pompe-essence-diesel/u/23589001?fbclid=IwAR3sONGP9R-Rqwbl7sAdPKox4W6GLNvSkcmen-fkFEoDDQXPseAaPLoEz3KMg>

57. Tazio MÜLLER, *Just transition? Justice first!* <https://www.rosalux.de/en/news/id/39596/just-transition-justice-first/>
Traduction personnelle.