

Le diesel, ça suffit !

Category: Écologie

écrit par jmfouquer | 26 septembre 2015

Ce système ultra libéral encourage à truquer, à mentir, à voler, à polluer, à tuer, à des fins d'accumulation de profits incroyables, l'ancien patron de Volkswagen, Martin Winterkorn, pourrait toucher près de 60 millions d'euros pour son départ lié au scandale du diesel propre !

Chaque année, il y a des milliers de morts prématurés en France, directement lié au diesel et aux particules fines (de 2,5 μm ou 10 μm de diamètre) et en particulier chez les personnes les plus vulnérables (plus jeunes, plus vieux et plus pauvres). Une étude très récente des chercheurs de l'Inserm du CRESS (Centre de Recherche Epidémiologie et Statistique Paris Sorbonne Cité), a montré le risque de leucémie aiguë chez l'enfant à proximité des routes à fort trafic. Les résultats montrent que la fréquence de nouveaux cas de leucémie de type myéloblastique (418 cas sur les 2760 cas de leucémie) serait plus élevée de 30 % chez les enfants dont la résidence se situe à moins de 150 m des routes à grande circulation.

L'OMS estime que les gaz d'échappement des moteurs diesel sont cancérigènes.

Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC/IARC), l'agence pour le cancer de l'Organisation Mondiale de la Santé et son président le Dr Christophe Portier recommandent : « Etant donnés les impacts additionnels pour la santé des particules diesel, l'exposition à ce mélange chimique doit être réduite dans le monde entier ». Enfin le Dr Patrice Halimi, secrétaire général de l'association Santé environnement France, qui regroupe 2500 médecins dénonce : « On sait depuis très longtemps que le diesel est un mauvais choix sanitaire, et que cette politique publique (visant à promouvoir un parc diesel en France) est une erreur ».

Les pics de pollutions se multiplient dans les villes importantes et la proportion de la part des moteurs diesel dans le parc automobile français aujourd'hui est près de 60 % (environ + 1.5 % chaque année) et pèsent pour 73 % dans les nouvelles immatriculations (contre 55 % pour la moyenne européenne).

Depuis des décennies, les gouvernements français et européens successifs ont encouragé le diesel en le subventionnant. Avec le TIPP, puis avec la TVA, les gouvernements donnent des avantages fiscaux, et pourtant le gazole est plus cher à produire que l'essence, mais se voit vendu moins cher grâce à une fiscalité préférentielle. L'Etat a fait le choix de soutenir « ses constructeurs » contre la santé des citoyen-ne-s.

Grace au Grenelle de l'environnement, dès le 1er janvier 2008, le diesel est encore renforcé par le « bonus-malus écologique », basé sur le seul CO2. Ce mécanisme procure au diesel un avantage décisif par rapport au sans-plomb en raison de ses moindre émissions de gaz à effet de serre. En revanche, les émissions d'oxyde d'azote, pour lequel le bilan du diesel est autrement plus dégradé, sont ignorées.

Ces subventions représentent 7 milliards d'euros par an. Il faut s'en servir pour la transition énergétique et les services de transport collectif public.

Il faut arrêter de produire des moteurs diesel le plus vite possible et reconvertir « Le tout automobile » en privilégiant les mobilités douces et collectives pour notre santé et l'environnement.

La France qui reçoit la COP 21 en fin d'année 2015, pourrait s'offrir ce vrai cadeau !

Gilles Monsillon