

## **De la pollution atmosphérique en général ----- et du diesel en particulier -----**

Dans "**Les transports urbains**" publié aux presses universitaires de France par Pierre Merlin, on apprend que **les consommations énergétiques** des divers modes de transport exprimés en gramme équivalent pétrole par kilomètre par personne transportée, GEP/ km, sont de :

- 90 GEP / km en automobile
- 25 GEP / km à motocyclette
- 10 GEP / km à cyclomoteur
- 20 GEP / km en autobus ou chemin de fer de banlieue
- 25 GEP / km en métro
- 16 GEP / km en tramway

Le vélo a été oublié mais peut-être estimé à 0,9 GEP / km. Relevons au passage l'intérêt des cycles à moteur.

Dans "**Sciences et avenir**" de mai 96, un excellent article sur le diesel nous apprend que **les particules de ce type de moteur sont en passe de devenir un problème de santé publique**. De manière synthétique, voici les éléments clés de cet article :

- les particules se déposent deux à trois fois plus dans les alvéoles de l'enfant que dans celles de l'adulte,
- elles durent 7 à 30 jours dans l'atmosphère,
- nous en respirons chaque jour des dizaines de milliards dont la taille varie de 0,01 microns à 2 microns,
- dans une atmosphère de type parisien chaque habitant en fixerait 95 micro grammes par jour, et le triple les jours de pollution,
- chaque alvéole (nous en avons 600 millions dans nos poumons) récupérerait 270 particules par jour, les plus fines sont même capables de passer dans le courant sanguin,
- toute augmentation des particules, même au en deçà des chiffres légaux entraîne une gêne respiratoire chez l'enfant,
- les asthmatiques sont sensibles même à des taux faibles de particules,
- les particules favorisent les maladies cardio-vasculaires en modifiant la coagulation du sang,
- les particules sont cancérogènes : de manière expérimentale chez l'animal, chez l'homme 70 % de risque de cancer du poumon en plus chez les mécaniciens diesel, 30 % chez les chauffeurs de taxi, 27 % chez les chauffeurs de camion,
- les bus rejettent 5 grammes de particules par kilomètre,
- les voitures diesel modernes 0,05 g / kilomètre,
- un bus équivaut donc à 100 voitures diesel au point de vue des particules,
- les diesels modernes ou turbo compressés rejettent plus de petites particules (< 0,2 microns) qui sont les plus inquiétants,
- les particules sont faites d'un noyau de carbone entouré de 39 composés organiques recensés, dont 15 sont cancérogènes, tels benzène et formaldéhyde,
- le diesel rejette plus de nitrures que le moteur à essence,
- il y a explosion du nombre des allergies dans nos populations, et on sait qu'un des facteurs importants expliquant ce phénomène est le fait que les particules de diesel se fixent

sur les pollens constituant un complexe qui donne une réaction immunitaire plus importante que ce que le pollen seul eut donné (80 % d'asthmatiques en plus tous les 10 ans).

Dans **Impact Médecin** du 14/05/96, on apprend que **la pollution de l'air coûterait 56 milliards de francs par an à la France** qui se décomposent en :

- 31 milliards : frais de santé
- 5 milliards : dégâts aux végétaux
- 5 milliards : dégâts aux monuments
- 15 milliards : conséquences pour les récoltes agricoles

L'automobiliste dépense 43 000 F par an pour sa voiture et le Français 11 000 F par an pour sa santé.

Les transports publics bénéficient du versement transport qui est de 0,5 % sur les salaires des entreprises de plus de 10 personnes dans les villes de moins de 100 000 habitants et 2 % dans les villes de plus de 100 000 habitants.

On affecte aux transports publics le produit des amendes infligées aux grands groupes de travaux publics pour entente illicite. Récemment 400 millions d'amendes ont été infligées à ces groupes, entre autres pour l'affaire de pont de Normandie ; et pendant ce temps le vélo ne reçoit rien, et on ne peut toujours pas aller du Havre à Honfleur à vélo dans des conditions familiales décentes.

Nous proposons donc qu'une part du versement transport aille au vélo, ainsi qu'une faible part du produit des amendes censées aller aux transports publics ;

ou bien encore pourrions-nous proposer qu'une taxe spéciale sur le diesel aille alimenter des caisses départementales ou régionales pour le développement des équipements cyclables.

Jean-Luc SALADIN,  
médecin au Havre, 1996

diffusé par Isabelle Lesens  
<http://isabelleetleveau.20minutes-blogs.fr>