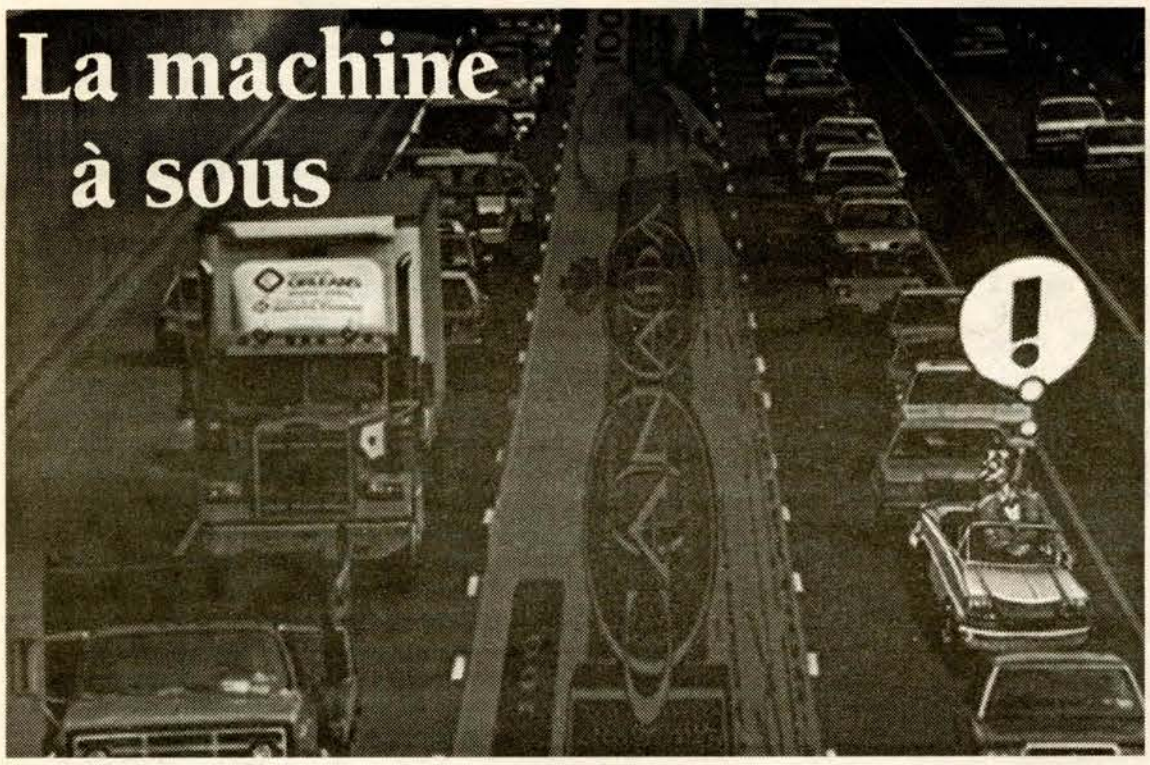
La machine à sous



Par STÉPHANE GAGNÉ

Prendre sa voiture chaque matin pour aller travailler est, pour la plupart d'entre nous, un geste banal. Et un débit journalier de 14 000 voitures sur la rue Jeanne-Mance ne nous émeut pas non plus. Ces faits et gestes sont pourtant lourds de conséquences sociales, économiques et environnementales.

Saviez-vous, par exemple, qu'un automobiliste moyen qui fait 16 000 km par année, rejette 35 kg d'hydrocarbures(HC), un kilo de benzène, 250 kg de monoxyde de carbone (C0), 15 kg d'oxydes d'azote, 4495 kg de dioxyde de carbone (C02) et 1890 litres d'essence. Imaginez tous ces polluants multipliés par 600 000, soit le nombre de propriétaires de voitures dans la Communauté urbaine de Montréal (CUM) ou par 518 000, soit le nombre de voitures qui entrent et sortent de l'île à tous les jours (1991).

Tous ces polluants ont des effets sur la santé humaine et l'environnement. Par exemple, le simple fait de faire le plein dans une station-service peut présenter un risque pour votre santé. Car lors de cette opération, on respire des vapeurs d'essence qui contiennent du benzène, un composé organique volatil (COV), reputé cancérigène.

Comme le benzène, dix autres substances de la famille des COV sont aussi cancérigènes. De plus, les COV ajoutés aux oxydes d'azote (NOX) et au rayonnement solaire entraînent la formation de l'ozone au sol. Ce polluant secondaire affecte la croisance des cultures et des forêts ainsi que le système respiratoire humain.

Parmi les autres polluants de l'automobile, mentionnons le monoxyde de carbone (CO) qui est un poison lorsque respiré en trop grande quantité et le dioxyde de carbone (CO2), le plus grand responsable de l'effet de serre. Enfin, les NOX sont aussi responsables, en partie, des pluies acides.

Depuis 1975, le développement de systèmes anti-pollution (convertisseurs catalytiques, sonde d'oxygène, récupérateur de vapeurs d'essence, etc.) a donné des résultats indéniables. La consommation d'essence pour chaque véhicule a aussi été beaucoup réduite.

Cette baisse a bien sûr entraîné une amélioration de la qualité de l'air. Ainsi, sur le territoire de la CUM, tous les polluants mesurés, sauf l'ozone, ont des concentrations en baisse depuis le début des années 1980.

Malgré cela, l'automobile demeure toujours une cause majeure de la pollution urbaine. On la tient responsable d'un cinquième des émissions de COV et du quart des émissions de NOX au Québec (1990). La formation d'ozone au sol est aussi principalement attribuable aux rejets de l'automobile.

La principale raison, c'est la hausse du nombre de véhicules. Résultat: certains polluants n'ont pas diminué (ozone au sol) et la congestion s'est accrue.

La congestion, ce fléau du XXe siècle, a des incidences importantes: pertes de temps et d'argent, stress, risques accrus d'accidents et pollution additionnelle. Lors d'un embouteillage, le moteur d'une voiture immobilisée tourne sans atteindre son efficacité maximale, il consomme donc plus de carburant. Toutes ses incidences ont également un coût: une analyse partielle de Transport Québec l'a déjà évalué à près d'un milliard de dollars par année pour la région de Montréal. Le coût réel de la congestion est problablement beaucoup plus élevé car plusieurs de ses effets ne sont pas comptabilisés dans cette analyse: par exemple, les coûts environnementaux des émissions de CO2 et du bruit.

La mauvaise utilisation des systèmes anti-pollution est aussi un problème majeur de pollution de l'air. Un véhicule dont le système anti-pollution est modifié ou inopérant dégage jusqu'à 6,5 fois plus de COV, de CO et de NOX qu'un véhicule intact.

La solution: l'adoption de programmes d'inspection et d'entretien obligatoires. André Montpetit, superviseur de l'inspection au Service de l'environnement de la CUM a recommandé l'adoption de tels programmes au gouvernement du Québec pour la région de Montréal. Car le problème est sérieux: 22% des 2 884 véhicules examinés lors d'inspections fédérales-provinciales (1986-1990) avaient au moins une composante du système anti-pollution manquante ou endommagée. M. Montpetit soutient même que le pourcentage réel de voitures mal entretenues est problablement supérieur.

Enfin, le choix de l'essence est aussi une cause de pollution. Selon l'Association de protection des automobilistes (APA), l'emploi de l'essence à indice d'octane plus élevé (la super) pollue plus que l'essence ordinaire en plus d'être plus chère et souvent inutile. Cette essence contient plus de MMT (dérivé de manganèse qui remplace le plomb dans l'essence et endommage les systèmes anti-pollution), 60% plus de benzène et 64% plus d'hydrocarbures aromatiques. «De plus, l'essence super n'améliore pas la performance des moteurs, malgré la croyance populaire, affirme Alain Gosselin, spécialiste en qualité de l'air à Environnement Canada. La plupart des moteurs sont conçus pour fonctionner à l'essence ordinaire. L'essence super n'est utile que dans de rares cas: par exemple, pour une voiture qui doit remorquer une charge supplémentaire.»

L'automobile a aussi des conséquences sociales, économiques et environnementales liés à d'autres facteurs que la pollution. Prenons, par exemple, les accidents de la route. En 1992, l'automobile était impliquée dans 87,5% de ces événements (incluant blessures mortelles, graves et légères ainsi que des dommages matériels). Bien que le nombre de décès dû aux accidents routiers ait baissé du tiers (de 1 464, en 1981 à 966, en 1992) au Québec, il demeure toujours très important et très coûteux pour la société.

L'automobile occupe aussi beaucoup d'espaces dans nos villes... et dans nos vies. Jusqu'à 42% de la surface des centres-villes et 18% de celles des régions méropolitaines est consacré à l'automobile. L'automobile a aussi favorisé le développement du bungalow de banlieue. Comme l'a prouvé l'écologiste Luc Gagnon, l'option bungalow exige quatre fois plus de rues, de trottoirs, d'égouts et d'aqueducs que l'option «duplex en rangé». Elle exige aussi quatre fois plus d'énergie pour l'éclairage des rues et aussi une panoplie d'autres coûts. En comparaison, une ville densément peuplée utilise 40 fois moins de sol, 15 fois moins de routes et 5 fois moins de réseaux d'aqueduc.

Enfin, les ressources monétaires consacrées à l'automobile sont aussi très importantes. L'État subventionne l'automobile au rythme de 4 000 $ par année par personne (pour la construction et l'entretien des infrastructures routières, les frais de santé, etc.). À cela, il faut ajouter 4 000 $ par an minimum par automobiliste pour payer les frais d'assurances, d'essence, d'entretien, etc..

> L'État subventionne l'automobile au rythme de 4 000 $ par année par personne pour la construction et l'entretien des infrastructures routières, les frais de santé, etc.

Le jeu en vaut-il la chandelle? Combien de citoyens s'endettent pour posséder une cage de métal, stationnée plus des trois quarts du temps et utilisée le plus souvent pour faire de courtes distances, praticables en transports en commun, à pied ou en vélo. Devons-nous accepter de nous laisser envahir par l'automobile alors que des alternatives existent?

Nous tenons à remercier pour leur collaboration Environnement Canada, le Centre Saint-Laurent.