



# Après l'automobile, le réalisme?

Par STEPHANE GAGNE

**L'**automobile occupe tellement de place dans nos vies qu'on oublie souvent qu'il existe d'autres façons de se déplacer. Au nom de quelle logique avons-nous délaissé les alternatives à l'auto, souvent plus saines et énergétiquement plus efficaces?

Un exemple: au Canada, les systèmes de transport collectifs transportent 15 % des personnes voyageant entre leurs lieux de travail et leurs résidences tout en nécessitant moins de 2 % de l'énergie consommé dans le secteur des transports. C'est que les véhicules de transport collectifs (autobus, métro, tramway, etc.) ont un rendement énergétique de 2 à 6 fois supérieur à celui de l'automobile et de 7 à 15 fois supérieur lors des heures de pointe.

Oui mais, direz-vous dans une société où le temps compte (\$), l'automobile en fait sauver beaucoup. Rien n'est moins sûr. Ivan Illich dans son livre *Énergie et équité* a déjà fait le calcul: «l'Américain moyen consacre plus de 1 500 heures par an à sa voiture: il y est assis, en marche ou à l'arrêt, il travaille pour la payer, pour payer l'essence, les pneus, les péages, l'assurance, les contraventions et les impôts (...) à cet Américain, il faut donc 1 500 heures pour faire 10 000 km de route, six kilomètres lui prennent une heure.» C'est un peu plus vite qu'à pied, un peu moins qu'en vélo et beaucoup moins qu'en transport en commun. Mais rare sont les automobilistes qui calculent ainsi le temps qu'ils consacrent à leur voiture.

Il existe aussi une autre croyance selon laquelle la technologie saura solutionner les multiples effets pervers du transport privé: congestion, pollution, bruit, etc. La voiture électrique (VÉ), les carburants de remplacement et les véhicules et

autoroutes intelligentes (IVHS) rendront la voiture écologiquement plus acceptable. Examinons ces affirmations. Tout d'abord, la VÉ. Elle est une alternative valable là où l'énergie produite est de source hydraulique, solaire ou éolienne (des énergies plus propres que les autres). Et même là, elle ne règle pas les problèmes de congestion et d'étalement urbain. Elle contribue au contraire à les perpétuer en rendant le transport privé plus acceptable. En ce domaine, on devrait plutôt favoriser l'électrification des véhicules de transport en commun et encourager leur fréquentation, si on veut véritablement promouvoir des modes de transport «propres».

De plus, la VÉ, semblable à la voiture traditionnelle, a l'inconvénient de perpétuer le gaspillage des ressources puisque 77 % du poids d'une voiture moyenne (en 1989) est composé de divers métaux, non-renouvelables (mais toutefois recyclables avec un apport en énergie X). à cela, il faut ajouter l'énergie nécessaire à sa fabrication, souvent constituée de combustibles fossiles. Jusqu'à 20 % de l'énergie consommée par une voiture durant sa vie utile sert à sa construction, selon Environnement Canada.

Qu'en est-il des carburants de remplacement: éthanol, méthanol et gaz naturel, propane et hydrogène? Parmi ces carburants, seul l'hydrogène n'émet aucun polluant (que de la vapeur d'eau) et pourrait être intéressant à produire au Québec car il n'exige que de l'eau et de l'électricité, deux ressources que nous avons en abondance. Mais nous sommes encore très loin d'une production à grande échelle de ce carburant.

Le méthanol, le gaz naturel et le propane, eux, réduisent toutes les émissions de certains polluants en haussant toutefois les rejets des autres. Il y a donc peu d'avantages à les utiliser. Quant à l'éthanol, sa

fabrication et sa combustion serait 20 % plus polluante que la fabrication et la combustion de l'essence, selon la revue «Clean Fuels Report», spécialisée en carburants alternatifs. De plus, la fabrication d'éthanol à partir du maïs, culture exigeante en engrais et herbicides, elle demeure très controversée au Québec.

Enfin, les centres de recherches travaillent beaucoup à développer les IVHS. Cette technologie permettrait de mieux contrôler la congestion. Les itinéraires les plus courts et les moins achalandés pourraient être choisis à l'aide d'un ordinateur placé à bord des voitures.

Est-il pensable de contrôler la congestion par des moyens technologiques? Le Worldwatch Institute ne le croit pas. Selon le célèbre institut de recherche américain «même la plus intelligente des technologies ne pourra arriver à gérer de façon efficace la hausse du trafic automobile.»

Améliorer le transport privé, un leurre? Tout porte à le croire. En fait, la vraie solution est plus globale: elle consiste à revoir notre modèle de développement urbain, conçu pour l'automobile. Car l'habitat à faible densité (type bungalow) promu dans notre société pousse l'homme à devenir esclave de sa voiture pour tous ses déplacements. Dans ces conditions, le transport en commun ne peut être rentable ou efficace. Dans la région de Montréal, l'expérience le démontre: les sociétés de transport qui desservent la banlieue (Société de transport de Laval et Société de transport de la Rive Sud de Montréal (STRSM) sont incapables d'offrir à leurs usagers un service efficace à coûts abordables.

Heureusement, des alternatives en transport existent tant pour le transport privé que collectif. Ainsi, la STRSM a récemment développé un service de taxi collectif sur son territoire. Ce service est plus flexible et moins coûteux qu'un

service d'autobus qui roule à perte et à moitié plein. Une autre alternative consiste à covoiturer, une formule économique, aisée à pratiquer avec des collègues de travail.

Pour les gens qui veulent profiter des avantages d'une voiture sans en posséder une, il peut être avantageux de louer ou de devenir membre d'une coopérative de location de voitures (il y a en une à Québec et bientôt peut-être une

autre à Montréal). Cette formule de location permet d'avoir accès à une voiture en tout temps et de payer uniquement pour le temps d'utilisation.

Enfin, il ne faut pas oublier le vélo qui satisfait la majorité des déplacements urbains, généralement en-deça de 10 kilomètres. Et pourquoi pas la marche à pied? Car comme le dit Ivan Illich: «l'homme peut se déplacer avec efficacité, sans l'aide



Dessin: Jean Paul Eid / Infographie: Sébastien Bouchard / Photo Association olympique canadienne

**Dans la course des solutions de rechange à l'automobile, l'autobus  
In the race for automobile alternatives the bus takes first place.**

## Prendre le métro évite bien des maux.

