



La pollution de l'automobile: s'attaque-t-on aux vrais problèmes?

PAR STÉPHANE GAGNÉ

L'automobile empoisonne l'air des grandes villes, nuit à notre santé et à notre qualité de vie.

C'est un fait reconnu. Pourtant, la nuisance causée par l'automobile est socialement acceptée. Au même titre que d'autres nuisances à la santé publique comme le tabagisme et l'alcoolisme.

Pourquoi? Sans doute parce qu'elle incarne la liberté, le succès, le rêve américain et quoi encore.

Cette grande acceptation de l'automobile par la population nuit toutefois à la mise en oeuvre des vraies solutions. Les solutions aux problèmes de santé et de pollution de l'air et du bruit, soit la limitation du nombre de voitures et des déplacements faits en automobile. Au lieu d'attaquer de front ces problèmes, on a appliqué des mesures d'atténuation visant à rendre l'usage de l'automobile plus tolérable. Or, même ces mesures ont eu une portée limitée.

Par exemple, au niveau du bruit. Depuis 1983, le ministère des Transports a implanté des écrans anti-bruit en bordure de certains tronçons d'autoroutes urbaines. Cela a permis une réduction du bruit de 5 à 13 dBA, selon les cas et ramené les niveaux sonores entre 60 et 70 dBA (en général), ce qui est jugé supportable. C'est bien, mais en ville, où de tels aménagements sont impensables en bordure des grands boulevards, les niveaux de bruit demeurent très élevés: autour de 90 dBA et plus à l'occasion. Une exposition régulière et de longue durée à ces niveaux peut endommager l'ouïe. Devons-nous accepter de vivre avec de telles nuisances sous prétexte que nous sommes citoyens?

Autre exemple: la (dé)pollution de l'air. En améliorant les techniques de combustion de l'essence, on a réussi à diminuer grandement les rejets polluants. En fait, 95% de ces rejets ont été réduits depuis 1970.

Beau succès, mais insuffisant car l'automobile demeure encore le plus grand pollueur de l'air de nos villes. C'est que le nombre de véhicules a augmenté (et augmente encore) et que chaque véhicule parcourt des distances toujours plus grandes, annulant ainsi les succès de dépollution, tel que nous l'avions mentionné dans l'article précédent. Les gouvernements, les municipalités et même les groupes écologistes le savent. De même que l'on sait que l'utilisation de l'automobile (à cause de ses rejets de gaz carbonique) nous mène tout droit vers la plus grande catastrophe écologique du prochain siècle: le réchauffement climatique.

Dans ce contexte, pourquoi mettre l'essentiel des efforts, en ce moment, à réduire l'ozone au sol plutôt que le gaz carbonique? Peut-être parce que l'ozone au sol, principal constituant du smog urbain, cause un problème de santé publique plus important et plus visible que le CO₂. Les asthmatiques sont, en effet, sensibles à la présence d'ozone et ce polluant peut irriter les yeux ainsi que le système pulmonaire, au-delà d'une concentration de 90 parties par milliard (ppb). On soupçonne aussi les composés organiques volatils (COV) qui entrent dans la formation de l'ozone avec les oxydes d'azote, d'être les polluants de l'automobile les plus dangereux du moment.

«Même s'ils sont émis à petites doses, les COV font plus de torts pour la santé que les autres polluants rejetés par l'automobile car ils se dégradent très lentement dans l'air et onze COV parmi les 147 mesurés par Environnement Canada sont reconnus cancérigènes», soutient Normand Richer, toxicologue de l'environnement. M. Richer croit que les émissions des COV cancérigènes devraient être réduites en priorité.

Comment se fait-il qu'on se préoccupe de ces polluants aujourd'hui et que l'on ne l'ait pas fait avant? «Le problème n'était pas

aussi aigu avant puisqu'il y avait moins de voitures, soutient Luc Lefebvre, toxicologue à la Direction régionale de santé publique Montréal-Centre. De plus, dans les années 1970, on connaissait mal ces polluants et la réduction des rejets de CO et de plomb dans l'air occupait tout le temps des spécialistes. Aujourd'hui, les rejets de CO et de plomb ne causent plus de problème, on peut donc se concentrer sur les COV et les NOx, polluants précurseurs de l'ozone.»

La réduction de ces polluants demandera cependant beaucoup de courage politique. Car les coûts seront importants: Ils impliquent l'installation de systèmes de récu-

pération des vapeurs d'essence (nocives pour la santé car elles contiennent des COV) sur les voitures, les camions-citerne et les pompes à essence des stations-service. «L'installation de ces systèmes pourrait entraîner une hausse du prix de l'essence et des voitures», croit Luc Lefebvre.

Ce sont donc les automobilistes qui devront payer en bout de ligne. Mais la vérité est que ces coûts sont déjà défrayés par la société: en frais de santé, en coûts sociaux et environnementaux qui sont les conséquences directes de cette pollution non maîtrisée. En ce moment, ce sont donc des coûts cachés qui n'importent pas les gens. Mais s'il fallait qu'ils se trans-

forment en de nouvelles taxes, visibles, cela serait très impopulaire... comme la TPS.

Impopulaires aussi sera l'adoption de mesures de réduction du CO₂. Si elles sont adoptées un jour... Mais aussi impopulaires que soient ces mesures, n'est-il pas temps de responsabiliser les citoyens face à la pollution qu'ils génèrent, peu importe les coûts que cela implique? Le prochain article de cette série décrira les alternatives à l'automobile et leur efficacité dans la réduction de la pollution ♦

Nous tenons à remercier pour leur collaboration Environnement Canada, région du Québec.



On soupçonne les composés organiques volatils d'être les polluants automobile les plus dangereux.
We suspect that volatile organic compounds are presently the most dangerous automobile emissions.

Prendre le métro évite bien des maux.

