

10 réflexions sur le salon de l'auto 2023

Chronique du 24 janvier 2023

Après deux années d'absence, du fait de la pandémie, le **Salon de l'auto** est de retour. Je n'ai pas de doute que les visiteurs vont s'y bousculer : 18 \$ de prix d'entrée, c'est peu de chose en contrepartie du plaisir de voir des autos et des VUS, plein d'autos et de VUS :

- **Première réflexion** : nous vivons dans un véritable **Salon de l'auto permanent**. Il suffit d'être un peu patient pour finir par croiser dans nos rues et sur nos routes toute la production automobile mondiale. Pourquoi payer 18 \$ ce qui est gratuit ?

Passons. Je vais me pencher dans cette chronique sur la façon dont est promue la motorisation individuelle en ce début de 2023. Mon matériau sera les articles et le cahier spécial publiés la semaine dernière par le Journal de Montréal (18 et 19 janvier).

Les chroniqueurs automobiles

Le chroniqueur Antoine Joubert ouvre la marche en nous présentant la Corvette X-Ray 2024. Je n'ai rien contre ce chroniqueur en particulier. Tous partagent une même « passion » pour l'automobile, option Vroum-Vroum :

- **Seconde réflexion** : les chroniqueurs automobiles ne sont pas des journalistes mais un rouage de l'industrie automobile. Leur fonction est de promouvoir les intérêts de celle-ci en disant du bien de tout ce qui sort de ses chaînes de montage;
- **Troisième réflexion** : l'industrie le leur rend bien en les invitant partout dans le monde. Dans le cas de la Corvette X-Ray, ce fut le centre de recherche de GM à Milford, Michigan. Pas très sexy. C'est beaucoup mieux quand on est invité toutes dépenses payées en Suède, en Italie, en Californie, et autres destinations prestigieuses. La vie rêvée quoi !
- **Quatrième réflexion** : j'ai souvent côtoyé des chroniqueurs automobiles lors d'événements. J'ai constaté que ce sont de véritables aimants, qui attirent plein de gens désireux de leur parler. « *Mais quoi, mon programme politique ne vous intéresse pas ?* » Je confesse avoir parfois été un peu jaloux de leur succès.

Passons, à nouveau. La Corvette X-Ray bénéficie d'une « **hybridation au service de la performance** ». Sa puissance de 655 chevaux-vapeur (CV) – cette affaire que personne ne comprend mais dont les chroniqueurs automobiles nous disent unanimement que plus il y en a, mieux c'est – lui permet de faire le 0-100 km/h en 2,5 secondes, un « **exploit** » : je confirme que c'en est un, mieux que toute Ferrari ou Lamborghini. Le chroniqueur Joubert conclut comme suit : « **Sur circuit aménagé, la démonstration de puissance et de maniabilité a été affriolante** » :

- **Cinquième réflexion** : nulle part au Québec est-il permis de dépasser 100 km/h, même si tous savent que la police tolère une marge. Par ailleurs, toute accélération de 0 à 100 km/h en moins de 10 secondes est à mon sens un **acte de barbarie**.

Depuis que Ronald Reagan a fait sauter le verrou, en 1982, la stratégie de profit de l'industrie automobile est claire comme de l'eau de roche : miser sur la puissance, la performance et le poids des nouveaux véhicules. Cet article sur la Corvette X-Ray vise moins à vendre ce type précis de véhicule qu'à renforcer l'adhésion du public au cœur de la stratégie de profit de l'industrie.

Un cahier spécial

Jeudi dernier, le **Journal de Montréal** contenait un cahier spécial fort de 28 pages portant son logo, à titre de *partenaire média* du salon.

- **Sixième réflexion** : il ne faut pas en vouloir aux médias écrits ou électroniques, incluant la télé de Radio-Canada, de faire autant de place à la publicité automobile. Car l'interdire, comme certains le souhaitent, entraînerait une grave crise financière dont nombre de médias ne se relèveraient pas. C'est un mal pour un bien, en quelque sorte.

L'engouement pour les VUS

On trouve dans ce cahier spécial une pleine page qui prétend répondre à cette question apparaissant en gros titre : ***Pourquoi cet engouement pour les VUS ?***

L'article mentionne cinq motifs : un espace intérieur plus généreux, une meilleure facilité d'accès, une position de conduite surélevée, dite « **aux commandes** », une meilleure visibilité, et la possibilité d'un usage autant sur que hors route.

- **Septième réflexion** : on oublie de mentionner qu'en moyenne, un VUS coûte 20 000 \$ de plus à l'achat qu'une automobile de catégorie équivalente. Et que c'est pour cette raison que l'industrie en a fait la promotion avec tant d'insistance, allant jusqu'à cesser de vendre des automobiles (Ford, Mustang exceptée).

Saluons tout de même une certaine honnêteté à cet article, qui souligne que les VUS n'ont pas que des qualités :

« La taille des VUS signifie qu'ils sont malmenés par les vents latéraux et que le centre de gravité plus élevé et toute cette masse signifient qu'ils perdront toujours la compétition avec une voiture normale en matière de maniement, de contrôle et de stabilité ».

- **Huitième réflexion** : beaucoup de propriétaires de VUS soulignent qu'ils préfèrent ce type de véhicules parce qu'il leur procure un plus haut sentiment de sécurité. C'est ce que l'industrie insinue depuis des années et, sans doute, ce que le vendeur leur a glissé à l'oreille chez le concessionnaire. Si on décode l'extrait qui précède, il dit qu'en situation délicate de conduite, manœuvre d'urgence ou autre, les VUS sont nettement moins sécuritaires pour leurs occupants que les automobiles. Ceci sans même parler de la sécurité des piétons.

Les véhicules électriques

Le cahier spécial fait une large place à la présentation de l'offre de plus en plus diversifiée de véhicules électriques, nouvelle orientation obligée du monde de l'automobile. Ce qui ne veut pas dire que l'industrie renonce à ce qui a fait son pain et son beurre depuis plus de 30 ans.

Effectivement, la KIA EV 6 GT est présentée comme une « **véritable bête de performance** » : 577 CV, 3,5 secondes pour le 0-100 km/h, vitesse maximale de 260 km/h, et ainsi de suite jusqu'aux « **étriers de freins vert fluo** ». De façon plus générale, la meilleure capacité d'accélération des véhicules électriques, comparés à leurs homologues à combustion interne, est régulièrement suggérée par la publicité et toujours soulignée par les chroniqueurs automobiles.

- **Neuvième réflexion** : les auditeurs me l'ont déjà entendu dire, mais il vaut la peine de le répéter :
 - Il n'est pas souhaitable que l'électrification des transports ouvre une nouvelle ère de **barbarie propre**.

Mot de la fin

La motorisation individuelle au Québec est à peine supérieure à 600 véhicules pour 1 000 habitants, quand elle dépasse les 900 pour 1 000 aux États-Unis. Il est de bon ton d'affirmer qu'il y a trop d'autos et de VUS sur nos routes et dans nos villes. C'est tout le contraire : par comparaison à la société qui nous sert de modèle en pratiquement toutes choses, il manque présentement 2,5 millions d'autos et de VUS au Québec :

- **Dixième et dernière réflexion** : longue vie au Salon de l'auto de Montréal.