

Bonus-malus, secteur automobile

Chronique du 13 octobre 2022

Lors de la récente campagne électorale, Québec Solidaire a proposé d'instaurer un programme de bonus-malus dans le secteur automobile. En vertu de ce programme, tout véhicule neuf émettant plus de 210 grammes de CO₂ par kilomètre se verrait imposer un « **malus** », une « **surtaxe** » donc, proportionnel à son niveau de dépassement. Par exemple, le malus serait de 7 500 \$ pour un Chrysler Grand Caravan, jusqu'à 12 000 \$ pour l'option GMC Yukon dotée de la plus puissante motorisation.

L'argent ainsi recueilli par le gouvernement lui permettrait d'une part d'accorder un « **bonus** », une « **subvention** » donc, aux acquéreurs d'un véhicule dont les émissions sont inférieures au niveau de référence, d'autre part d'accorder des subventions plus élevées qu'actuellement à ceux qui opteraient pour des véhicules 100 % électriques.

Vous l'ignorez peut-être, mais il existe depuis 2004 au Québec un **léger malus** sur les véhicules neufs énergivores, lequel, en 2022, progresse de 38,25 \$ pour une cylindrée moteur de 4 litres, à 407 \$ pour les cylindrées de 7 litres et plus.

Par esprit de neutralité, j'ai choisi de ne pas aborder ce sujet durant la campagne électorale. Celle-ci étant dernière nous, voyons ce que j'en pense.

D'abord une session de rattrapage

Le Protocole de Kyoto a été adopté en décembre 2017. Les pays signataires, dont le Canada, ont tout de suite lancé une diversité d'études visant à identifier les moyens de réduire les émissions de CO₂ dans chaque secteur d'activité.

C'est ainsi que début 2019, j'ai été engagé à titre de rédacteur et chercheur principal de ce qui allait devenir le document ***Problématique des transports et des changements climatiques au Québec***¹. Le problème auquel je faisais face au moment de mon engagement, c'est que je n'y connaissais rien. Jugez-en :

- Je considérais absurde, et je le faisais savoir, d'affirmer que la combustion d'un litre d'essence, qui pèse 755 grammes, pouvait produire 2,5 kilos de gaz à effet de serre (GES);
- On m'a discrètement donné un cours de chimie, qui m'a fait comprendre que le surplus de poids provenait des deux atomes d'oxygène captés dans l'air et qui, par combinaison avec le carbone de l'essence, produisait la molécule de CO₂.

Une autre comme celle-là et sans doute que j'aurais été congédié sur le champ !

¹ Groupe de travail sur les transports, mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques, sous l'égide conjointe des ministères des Transports et de l'Environnement. Le rapport fut publié en novembre 1999.

La référence canadienne

Mes patrons ne s'inquiétaient pas vraiment pour cette raison qu'ils avaient en main la version canadienne du document que je devais rédiger : « *Tu n'as qu'à adapter leurs démonstrations et conclusions au Québec* » m'ont-ils recommandé.

C'est là que je me suis aperçu que j'en savais plus que je ne le croyais, moi qui venais tout juste de publier le *Livre Noir de l'automobile*. Pour cause, le document du gouvernement canadien recommandait en substance de faire confiance aux industries de l'automobile et des pétroles :

- Concernant l'industrie automobile, celle-ci s'engageait à augmenter « **l'efficacité énergétique** » des nouveaux véhicules. Suivait la description d'un grand nombre d'innovations techniques, principalement au niveau des moteurs mais pas seulement, jugées rassurantes par les fonctionnaires fédéraux;
- Quant à l'industrie pétrolière, qui produisait alors moitié moins qu'aujourd'hui je le souligne, elle mettait de l'avant les avancées attendues au niveau de la captation du CO₂ à la source, et autres balivernes.

« **Mal nommer les choses, c'est ajouter au malheur du monde** » disait Camus. En l'occurrence, il y a deux façons de concevoir l'augmentation de l'efficacité énergétique :

- À consommation de carburant donnée, recourir aux innovations technologiques pour augmenter indéfiniment la puissance, la performance et le poids des nouveaux véhicules dans le but, on l'aura compris, de justifier un prix de vente indéfiniment croissant ;
- À puissance, performance et poids des véhicules donnés – on aura compris que cela correspond d'assez près à un prix de vente fixe ou même décroissant – recourir aux innovations technologiques pour réduire indéfiniment la consommation de carburant des nouveaux véhicules.

Dans les deux cas, « **l'efficacité énergétique** » des véhicules est augmentée. Les fonctionnaires canadiens ont retenu la seconde interprétation. Reste à savoir s'ils étaient dupes.

Car j'avais démontré deux choses dans mon **Livre Noir**, que toute personne travaillant un tant soit peu le sujet savait ou aurait dû savoir :

- Qu'entre 1975 et 1982, en vertu d'une décision du président Nixon prise dans le contexte du premier choc pétrolier, celui de 1973, l'industrie automobile nord-américaine avait réduit de 17 à 11 litres au 100 km la consommation moyenne des nouveaux véhicules mis en marché. Ce qui marqua la fin de la première ère des *Muscle Cars*, et autres dinosaures sur pneus... au prix toutefois de la quasi mise en faillite des 3 Grands de l'auto;
- Qu'en 1982, le président Reagan décida de « libérer les forces de l'industrie » en lui permettant, à consommation plus ou moins stabilisée, de consacrer sa capacité d'innovation à augmenter sans fin la puissance, la performance, le poids, et donc le prix de vente des nouveaux véhicules.

En 1999, le résultat de l'approche Reagan était déjà flagrant. Il l'est d'autant plus aujourd'hui, nouvelle ère des *Muscle Cars* combinée au déploiement massif des VUS.

Voilà donc ce que j'ai démontré à mes patrons, lesquels m'ont autorisé à concevoir une approche québécoise de la problématique des émissions de GES en transport.

Mes recommandations de 1999

Allons droit au but. Après avoir analysé une variété de mesures susceptibles de réduire les émissions de GES dans les transports, ma préférence allait à deux d'entre elles :

- Implantation d'un programme corsé de bonus-malus (redevances-remises);
- Investissement dans de nouvelles infrastructures de transport collectif.

L'un des principaux avantages que je voyais aux bonus-malus était que **ce n'est pas une mesure anti-automobilistes**. En effet, la progression du parc automobile demeurerait inchangée, puisque chacun demeurerait libre d'acquérir une nouvelle automobile au moment de son choix. Ce qui changerait, c'est qu'à chaque strate budgétaire, tous seraient amenés à reculer d'un pas dans l'échelle de performance :

- Quelqu'un disposé à payer 35 000 \$, ce qui lui aurait antérieurement permis d'acquérir un véhicule de 240 cv de puissance pesant 1,6 tonne, en choisirait plutôt un de 200 cv pesant 1,4 tonne;
- Personne ne serait ni privé d'une auto, ni ne paierait plus cher pour une nouvelle auto. Tous achèteraient simplement une auto moins puissante et moins lourde.

Je recommandais par ailleurs de plafonner les bonus, pour éviter qu'ils ne deviennent un incitatif à une motorisation accrue. L'excédent financier qui résulterait des malus, que j'ai qualifiés de corsés, permettrait de financer en partie l'investissement dans les nouvelles infrastructures de transport collectif.

Me méfiant de l'exceptionnelle intelligence des ingénieurs, je recommandais par ailleurs que le programme bonus-malus ne s'applique pas à la cylindrée mais à la puissance des motorisations. Quoi de mieux pour illustrer le bien-fondé de cette recommandation que les deux exemples qui suivent :

- Les actuels moteurs de Formule 1 ont 1,6 litre de cylindrée et développent 1 000 cv. Leur consommation lors d'un Grand Prix est de 33 l / 100 km;
- Le V8 équipant la majorité des Ferrari de route a une cylindrée de 3,9 litres et développe jusqu'à 750 cv. Sa consommation moyenne est de l'ordre de 18 l / 100 km.

Mot de la fin

Il y a plus de 20 ans, quand l'occasion me fut offerte de faire mes classes sur le sujet, j'ai été très favorable aux bonus-malus. Je le demeure, plus que jamais.

Domage que le gouvernement du Québec ait préféré laisser l'industrie automobile mondiale faire le plus d'argent possible sur le dos des Québécois et Québécoises.