

Saint-Léon-de-Standon, le 25 février 2011

Madame Nathalie Normandeau
Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
Édifice de l'Atrium
5700, 4e Avenue Ouest
Bureau A-308
Québec (Québec) G1H 6R1

Transport et bonus-malus : l'heure des choix difficiles

Madame la ministre bonjour,

Des indications à l'effet que le ministère des finances refuse d'aller de l'avant avec un vrai système Bonus-malus filtrent ces jours-ci du gouvernement.

Le prétexte invoqué par les représentants de ce ministère serait le suivant: les gens sont déjà assez taxés sans qu'on en rajoute. De plus, ils prétendent qu'il y a déjà un bonus-malus car une surtaxe est imposée aux véhicules énergivores. Ce malus est dérisoire et totalement inefficace. Voici les infos de la SAAQ sur le montant de la surtaxe facturée à l'immatriculation de véhicules énergivores. Un véhicule de promenade possédant un moteur d'une cylindrée de 4 litres à 5,2 litres vous coûtera de \$30,50 à \$152,00 de surtaxe.

N'oubliez pas qu'un véhicule de promenade doté d'un moteur de 4 litres et plus coûte au bas mot \$40,000. Il est limpide pour quiconque fait le calcul qu'un surplus de \$30 ne découragera personne de se procurer un véhicule énergivore.

(voir lien: <http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/cylindree.php#renvoi>)

Personne ou presque n'est obligé d'acheter un véhicule énergivore et ainsi de payer une surtaxe. Non seulement les acheteurs ne sont pas obligés de payer cette surtaxe, mais ils peuvent en fait bénéficier d'un CRÉDIT s'ils décident de se procurer un véhicule écoénergétique et cela pourrait de plus contribuer au financement du transport collectif alors qu'on cherche ces jours-ci comment y arriver. Aussi récemment qu'il y a 4 mois, l'ancien vice-président de GM, Bob Lutz, plaidait en faveur d'un système bonus-malus car les prix du pétrole en yoyo rendent leur planification impossible.

MAIS, il faut comprendre les forces en présence:

1. Plusieurs compagnies automobiles font leur pain et leur beurre avec la vente de véhicules énergivores. Ces compagnies seront désavantagées par un bonus-malus digne de ce nom.
2. Les marges de profit les plus élevées sont à la vente de véhicules énergivores car ils se vendent plus cher et les gens sont prêts à payer un surplus pour ces véhicules car la plus grosse facture énergétique reste relativement minime pour les gens qui peuvent se payer des véhicules à \$25,000 et plus. Mais si le bonus-malus augmente la facture de façon significative, cela changera substantiellement la donne.
3. Les compagnies pétrolières et gazières mettent tout leur poids contre une telle mesure qui constituerait un précédent en Amérique du Nord. La pression de leur part est donc TRÈS grande. Diminuer la consommation de 30% représente des milliards de dollars de pertes de revenus pour elles.

4. 30% moins de consommation de pétrole, c'est aussi 30% moins de revenus de taxes sur l'essence pour les gouvernements (\$501 millions pour l'année 2009-2010 au Québec seulement, sans compter la TVQ). S'ils ont tellement à coeur de ne pas surtaxer les gens, pourquoi les représentants du ministère du revenu ne parlent-ils pas de la baisse de taxe sur l'essence que constitue une baisse de consommation d'essence?

Et l'indépendance aux hydrocarbures ?

D'un côté, le premier ministre du Québec a affirmé cette semaine, dans son discours inaugural, vouloir diminuer notre dépendance aux hydrocarbures.

De l'autre, aussi récemment qu'il y a trois semaines, la ministre des ressources naturelles disait qu'elle exigeait des explications des pétrolières sur les prix différenciés du pétrole. En juillet 2007, l'ancien ministre des ressources naturelles, M. Claude Bécharde donnait 24 h aux pétrolières pour s'expliquer EXACTEMENT sur le même sujet et 4 ans plus tard, elles n'ont toujours pas répondu et se moquent toujours de nous.

LA mesure la plus efficace et rapide pour diminuer notre dépendance au pétrole est un bonus-malus musclé. Pourquoi alors le gouvernement refuserait-il une telle mesure?

Finalement, si le gouvernement du Québec veut VRAIMENT atteindre l'objectif de réduction de nos émissions de gaz à effet de serre de 20 d'ici 2020, IL N'A PAS LE CHOIX.

-Nos émissions de GES en transport constituaient 40,85% du total de nos émissions de GES en 2007.

-Nos émissions de GES en transport routier UNIQUEMENT ont augmenté entre 1990 et 2007 de 35,78%.

-Nous assistons à des ventes record de véhicules énergivores depuis plus d'un an. En janvier 2011, au moment même où le prix de l'essence recommençait à augmenter, les ventes de véhicules au pays ont augmenté de 3%, mais les ventes de camions ont augmenté de 13% pendant que celles des voitures diminuaient de 9%.

-Si tous les autres secteurs au Québec réussissent à diminuer leurs émissions de 10% d'ici 2020 (ce qui ne sera pas facile car la marge de manoeuvre est beaucoup moindre dans ces autres secteurs), le secteur Transport devra diminuer ses émissions de GES de *41,80% d'ici 2020*, une tâche colossale.

C'est pourquoi le gouvernement doit ABSOLUMENT ET DÈS MAINTENANT METTRE EN PLACE UN VRAI SYSTÈME BONUS-MALUS. "La mise en place par le gouvernement du Québec d'un système de "bonus-malus" sera une mesure significative dans l'atteinte des objectifs de réduction de GES sur l'horizon 2020." Ce système est étudié depuis plus de 6 ans par Québec. Il est maintenant le temps d'agir.

Finalement, nous sommes d'avis que ce système devrait être supervisé par une Agence de l'Efficacité Énergétique *indépendante* (qui a d'ailleurs reçu le mandat de la Régie de l'énergie d'étudier le bonus-malus) et non pas intégrée au Ministère des Ressources Naturelles et de la Faune.

Daniel Breton / groupe MCN21

André Bélisle / AQLPA

Denis L'Homme / ancien sous-ministre à l'énergie

Pierre Langlois / physicien / auteur de "Rouler sans pétrole"

Eric Darier / Greenpeace

Jacques Duval / chroniqueur automobile

Steven Guilbault / Équiterre