

Abolition des subventions véhicules électriques

Chronique du 20 mars 2024

Le ministre des Finance Éric Girard a présenté le budget 2024-2025 du Québec la semaine dernière. Ce budget annonce la réduction graduelle des subventions à l'achat de véhicules électriques, qui se conclura par leur abolition complète le 1^e janvier 2027.

Nous verrons dans cette chronique que les subventions ne sont pas le seul sujet qui devrait être d'actualité concernant les véhicules électriques. Leur poids et leur puissance excessifs devraient tout autant attirer l'attention du législateur.

Parlons d'abord des subventions

Les subventions à l'achat de véhicules électriques ont coûté 240 M\$ à Québec en 2022. En 2023, on s'attend à ce que la facture avoisine 400 M\$. Ce quasi doublement tient au fait que ces véhicules ont pesé 20 % des ventes de véhicules neufs l'an dernier, soit plus de 80 000 unités, portant ce segment du parc automobile à 240 000 unités.

Il semble que les Québécois sont bel et bien en voie de passer de plus en plus massivement à la motorisation électrique. Cela est-il d'abord et avant tout dû aux subventions ? Pour tenter de répondre à cette question, je propose de s'intéresser aux prix atteints par l'ensemble des véhicules neufs, ce que fait le tableau qui suit.

Ventes de véhicules neufs au Québec en 2023

| | | | |
|---------------------|------------|-----------|------------------|
| Voitures et VUS : | 412 107 | 100% | |
| Voitures : | 69 904 | 17% | |
| VUS : | 342 203 | 83% | |
| Prix unitaire moyen | Sans taxes | TPS & TVQ | Total |
| Voitures et VUS : | 53 004 \$ | 8 216 \$ | 61 220 \$ |
| Voitures : | 42 952 \$ | 6 658 \$ | 49 610 \$ |
| VUS : | 55 057 \$ | 8 534 \$ | 63 591 \$ |

Source : Statistique Canada, tableau 20-10-0002-01

L'on constate que le prix moyen d'un véhicule neuf, incluant la TPS et la TVQ, a atteint **61 220 \$** sur l'ensemble de l'année 2023.

La subvention de Québec à l'achat d'un véhicule neuf entièrement électrique s'élève à 7 000 \$. En ajoutant les 5 000 \$ d'Ottawa, le total passe à **12 000 \$**.

On remarquera au tableau que l'écart de prix, TPS et TVQ incluses, atteint **14 000 \$** entre une voiture neuve et un VUS neuf. Ce qui n'empêche pas les Québécoises et Québécois de privilégier massivement l'achat de VUS plutôt que d'automobiles classiques :

- Constatons donc que les chiffres attestent de façon irréfutable qu’au Québec, la population est aujourd’hui disposée dans une proportion de 83 % à payer un surcoût de **14 000 \$** pour rouler en VUS plutôt qu’en automobile.
- Constatons ensuite qu’en l’absence de toute subvention, la fédérale autant que la provinciale, l’acheteur d’une auto électrique la paierait en moyenne **2 000 \$ moins cher** que si, toujours en moyenne, il s’était porté acquéreur d’un VUS;
- Dans ce contexte, le maintien des subventions revient à encourager l’achat du véhicule électrique le plus massif et lourd, sans doute un VUS électrique;
- Réciproquement, l’abolition des subventions incitera les acheteurs à acquérir soit une voiture électrique plutôt qu’un VUS électrique, soit un petit VUS électrique, plutôt qu’un gros.

André-Philippe Côté
Le Soleil, 17 mars 2024



CQFD. On aura compris que je suis tout à fait d’accord avec la décision de Québec d’abolir ses subventions d’ici 2027. Je recommande d’ailleurs à Ottawa d’emboîter le pas.

Il n’y a pas que les subventions

J’ai déjà fait remarquer que sans même considérer l’électrification récente d’une partie du parc, les véhicules automobiles privés avaient énormément gagné en puissance, en poids et en performance depuis l’époque des fameuses K-Cars. Pour rappel :

- Poids : **+ 41 %** (1 648 kg en 2019 vs 1 167 en 1985)
- Puissance : **+ 161 %** (248 cv en 2019 vs 95 en 1985)
- Accélération 0-100 km/h : **- 36 %** (8,7 s en 2019 vs 13,5 en 1985)
- Prix, \$ constants 2019 : **+ 76 %** (44 556 \$ en 2019 vs 25 299 \$ en 1985)

L’électrification en rajoute une couche, comme en témoigne le tableau qui suit.

Embonpoint (kilos), et performance (0-100 km/h, en secondes) des véhicules électriques par rapport au même modèle doté d’un moteur à combustion

| | Kilos | Secondes | | Kilos | Secondes |
|-------------------------|-------|----------|---------------------|-------|----------|
| Ford F-150 Électrique | 2 885 | 4,5 | Kia Soul Électrique | 1 754 | 7,1 |
| Ford F-150 Essence | 2 250 | 12,9 | Kia Soul Essence | 1 310 | 8,7 |
| Surpoids Électrique | 635 | -8,4 | Surpoids Électrique | 444 | -1,6 |
| | 22% | -65% | | 25% | -18% |
| Hyundai Kona Électrique | 1 750 | 7,0 | Hummer Électrique | 4 105 | 3,5 |
| Hyundai Kona Essence | 1 360 | 9,8 | Hummer Essence | 2 909 | 10,9 |
| Surpoids Électrique | 390 | -2,8 | Surpoids Électrique | 1 196 | -7,4 |
| | 22% | -29% | | 29% | -68% |

Les exemples du F-150 et du Hummer sont particulièrement spectaculaires. Par comparaison, le groupe Hyundai-Kia sait se montrer « raisonnable ». N'empêche que :

- Même chez ces fabricants « grand public », une motorisation électrique, par rapport à un moteur à essence, entraîne un surpoids de l'ordre de 400 kilos;
- Dans ce contexte, offrir, grâce à l'électrique, une augmentation de performance de 20 à 30 % est loin d'être négligeable.

Comme chacun le sait, le surpoids des véhicules électriques vient de la batterie. J'ai eu de la difficulté à trouver sur internet des données relatives à la puissance et au poids des batteries des véhicules à motorisation électrique.

J'ai finalement pu trouver 3 exemples, qui m'ont permis de tracer le graphe ci-contre. On remarquera que le poids d'un pack de batteries ne progresse pas de façon linéaire mais exponentielle par rapport à sa puissance. Encore ici, le Hummer se distingue :

- Sa batterie pèse autant que beaucoup d'automobiles classiques, à savoir plus de 1,3 tonnes;
- La seule justification de ces 1,3 tonnes, raison douteuse à me yeux et également aux vôtres, sans doute, est de procurer aux propriétaires de Hummer – un monstre de 4 tonnes – des performances dignes d'une Ferrari.

Conclusion

J'ai déjà parlé à cette antenne de « barbarie propre ». Au tournant des années 1970, j'ai vécu l'ère de la « barbarie sale » où les « muscle cars » faisaient cirer leurs pneus dans un bruit d'enfer, le tout en dégageant de lourdes fumées noires. Aujourd'hui, la motorisation électrique est en voie de nous ramener à cette époque... fumées noires exceptées.

Il existe une solution, dont les deux paliers de gouvernement devraient se saisir : les bonus-malus. J'en ai déjà parlé dans une chronique, le 13 octobre 2022. Je m'y disais favorable à l'implantation d'un programme de bonus-malus visant à inciter à l'achat de véhicules moins lourds et moins puissants. En ce début d'ère de l'électrification des transports, il serait plus urgent que jamais que cette solution de simple bon sens soit implantée.

Relation entre la capacité d'une batterie lithium-ion (kwh) et son poids (kg)

