

Les rabais sur les véhicules électriques ne sont que des taxes déguisées

Rod Taylor

Chef, PHC Canada

Le Premier Ministre Mark Carney vient d'annoncer une nouvelle prime gouvernementale pour les consommateurs achetant des véhicules électriques et hybrides.¹ Le précédent programme de primes, instauré par Justin Trudeau, a été annulé faute de fonds. En réalité, comme le savent les lecteurs de cette chronique, le gouvernement est à court d'argent depuis longtemps. Chaque dollar ajouté au budget est un dollar emprunté à nos enfants et aux futurs contribuables. Aujourd'hui, nous vivons sur les cendres de la prospérité passée et espérons un retour à la solvabilité grâce à des stratégies économiques encore incertaines.

L'une des nombreuses contradictions de la stratégie de M. Carney, qui cherche à paraître raisonnable, conciliant et sage, réside dans son engagement idéologique envers une prétendue « économie verte, » tout en s'efforçant de construire un récit plausible de prospérité économique future pour les familles canadiennes. C'est le vieux principe de « prendre d'une main et de donner de l'autre. » Cela crée une illusion de générosité. Ce serait risible si tant de Canadiens ne se laissaient pas bernier par la supercherie.

Un autre volet de l'annonce récente de M. Carney concernant les changements apportés à sa stratégie de promotion des véhicules électriques est l'abandon, pour l'instant, de l'obligation stricte précédemment imposée aux constructeurs automobiles canadiens d'éliminer la vente de véhicules à combustion interne neufs d'ici 2035.² Les motivations de ce revirement apparent concernant cette obligation, jugée redoutée, sont multiples. Premièrement, elle était tout simplement irréalisable, même avec la pression gouvernementale. Les gens ne veulent pas de véhicules électriques et n'ont pas les moyens de se les offrir, et le Canada ne disposera pas, d'ici 2035, de la capacité électrique ni de l'infrastructure de recharge nécessaires pour maintenir un tel nombre de véhicules électriques en circulation. Deuxièmement, le bras de fer que M. Carney mène avec le président américain Trump au sujet du commerce et des tarifs douaniers a mis les constructeurs automobiles et leurs employés sous pression, et l'échéance imminente de la mise en conformité ne faisait qu'accentuer cette angoisse. On s'attend déjà à ce que les négociations imminentes pour un nouvel accord commercial entre les États-Unis et le Canada soient difficiles, et des compromis coûteux entre divers secteurs sont presque inévitables. L'obligation de vendre des véhicules électriques au Canada constituerait un obstacle supplémentaire à la conclusion d'un bon accord commercial.

Troisièmement, les décisions insensées de ce Premier Ministre capricieux, qui a accueilli encore plus d'importations et d'investissements de la Chine communiste (dont 50 000 véhicules électriques de fabrication chinoise par année), ont davantage menacé le secteur automobile canadien et détérioré les relations avec les États-Unis. Même le Premier Ministre de l'Ontario, Doug Ford – qui avait par le passé fait l'éloge de la stratégie de fermeté de Mark Carney envers les États-Unis – a réagi avec une colère et une consternation manifeste face à la mise à mal du secteur automobile canadien par cette mesure.³ La crainte de s'aliéner les travailleurs de l'automobile (qui ont aussi le droit de vote) et de perdre les recettes fiscales provinciales provenant des grands constructeurs automobiles était insupportable pour M. Ford. Sa colère face à l'accord avec la Chine a sans doute influencé le Premier Ministre.

La plus grande supercherie dans toute cette affaire est la proposition du Premier Ministre d'offrir des rabais financés par les contribuables pour les véhicules électriques et hybrides, au lieu d'abandonner purement et simplement son programme « vert » irréalisable. Les coûts exorbitants déjà supportés par les constructeurs automobiles pour tenter de produire des véhicules électriques abordables et performants sont des coûts

irrécupérables. Ils ont investi cet argent dans la recherche et la refonte de leurs chaînes d'approvisionnement et de leurs usines. Les véhicules électriques et hybrides restent chers. Le marché s'est effondré. Les consommateurs ne sont pas prêts à payer un prix élevé pour un produit présentant autant de limitations:

- Des distances plus courtes pouvant être parcourues avec une seule charge.
- Le temps de charge de la batterie est plus long que celui nécessaire pour remplir un réservoir d'essence.
- Moins de bornes de recharge que de stations-service.
- Infrastructure électrique insuffisante pour permettre le remplacement de tous les véhicules à combustion interne actuellement en circulation sur les routes et dans les allées des Canadiens.
- Risques environnementaux connus et violations des normes du travail à l'étranger dans les secteurs minier et de la production de batteries.

C'est pourquoi M. Carney a réintroduit les rabais à l'achat de véhicules électriques et hybrides : 5 000 \$ pour un véhicule électrique et 2 500 \$ pour un hybride. Soyons clairs : cet argent ne provient pas de la poche de Mark Carney. Il provient directement des contribuables, qu'ils choisissent ou non d'acheter un véhicule électrique. Les contribuables canadiens financent ainsi les décisions désastreuses de M. Carney.

Aux partisans de l'économie verte – aussi bien au sein de son parti que dans la gauche la plus radicale –, M. Carney a offert une nouvelle concession pour tenter de justifier l'abandon de l'obligation d'acquérir des véhicules électriques. Il insiste désormais sur le fait que les constructeurs automobiles doivent réduire encore davantage leurs émissions polluantes. La conception des moteurs, visant un fonctionnement plus efficace et des gaz d'échappement plus propres, a connu des progrès remarquables ces dernières années. Les automobilistes parcourent aujourd'hui beaucoup plus de kilomètres avec un litre de carburant qu'on ne l'aurait cru possible il y a seulement 10 ou 20 ans. Mais toute chose a ses limites. M. Carney souhaite réduire de moitié les émissions actuelles. On ignore encore si cela est réalisable. Il est certain que cela entraînera une hausse des coûts de recherche et développement dans le secteur. Le Premier Ministre espère que la difficulté d'atteindre ces objectifs incitera les producteurs et les consommateurs à se tourner vers les véhicules électriques, mais sans les obligations tant impopulaires.

Cette stratégie rappelle celle employée lors des dernières élections fédérales, lorsqu'il a généreusement supprimé la taxe carbone à la pompe tout en l'appliquant largement à l'industrie.⁴ Pour Mark Carney, les coûts cachés sont bien plus avantageux que le coût visible d'une taxe que l'on constate à chaque plein. Le coût de l'élection de Mark Carney comme Premier Ministre se précise de jour en jour, mais seulement pour ceux qui savent lire entre les lignes. Le Parti de l'Héritage Chrétien abolirait les mandats, les échéances, les subventions et toute forme d'aide aux entreprises. Nous mettrions fin à l'accord avec la Chine et négocierions sérieusement avec notre meilleur partenaire commercial, les États-Unis. Nous rendrions obligatoire l'équilibre budgétaire, réduirions la taille et le coût du gouvernement et abolirions la taxe carbone industrielle. Visitez www.chp.ca/fr/ pour en savoir plus.

Notes de bas de page

¹ www.ctvnews.ca/politics/article/national-automotive-strategy-new-ev-rebates-expected-to-be-announced-today/

² www.cbc.ca/news/politics/carney-dropping-ev-mandate-introducing-new-emissions-standards-9.7075302

³ globalnews.ca/news/11619546/doug-ford-chinese-electric-vehicles/

⁴ truenorthwire.com/2025/11/budget-2025-locks-in-industrial-carbon-tax-regime-tightening-grip-on-provinces/

Parti de l'Héritage Chrétien du Canada

chp.ca/fr/accueil • NationalOffice@chp.ca • 1-888-VOTE-CHP (868-3247)

PO Box 4958, Station E, Ottawa, Ontario K1S 5J1

Autorisé par l'agent principal du Parti de l'Héritage Chrétien du Canada et peut être copié.
