



Constructeurs mondiaux d'automobiles
du Canada

**Réponse à la
Politique énergétique 2016 – 2025
La décarbonisation du transport routier**

David C. Adams
Président, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada

À propos de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC) est l'association nationale du secteur qui représente les intérêts de 14 constructeurs automobiles internationaux de renom, comme BMW Group Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada Corp., Jaguar Land Rover Canada ULC, Kia Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Ventes de véhicules Mitsubishi du Canada Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada, Inc., Toyota Canada Inc., Volkswagen Group Canada Inc. et La Compagnie des Automobiles Volvo du Canada. Le CMAC défend les politiques publiques perspicaces visant à promouvoir la concurrence et la viabilité à long terme du marché automobile canadien. Ses membres s'engagent à répondre aux besoins de mobilité des Canadiens en leur offrant plus de choix, et des technologies environnementales et de sécurité à la fine pointe, tout en supprimant les barrières légales et commerciales inutiles.

Les 14 compagnies membres du CMAC et leurs associés emploient, directement ou indirectement, plus de 77 000 Canadiens dans la fabrication, la vente, la distribution, les pièces, le service et le financement automobiles, ainsi que dans les opérations des sièges sociaux. En 2014, les membres du CMAC ont vendu 1 019 748 véhicules, soit l'équivalent de 55 % de la totalité des véhicules neufs vendus sur le marché canadien, et ont soutenu plus de 60 % des 3 300 concessions automobiles du Canada. En 2014, les véhicules vendus par les compagnies membres de CMAC représentent 85 % des véhicules particuliers achetés par les Québécois et environ 70 % de l'ensemble des véhicules de toutes les catégories vendues au Québec. De plus, les membres du CMAC gèrent 67 % des concessions automobiles du Québec et emploient environ 23 500 personnes. En 2014, neuf marques de nos membres figuraient parmi les dix marques les plus vendues par les concessions en 2014.

L'industrie automobile et les émissions de gaz à effet de serre au Québec

L'industrie du transport était responsable de 42 % des émissions de GES, équivalent à 82 600 Mt de CO₂ en 2013. Les véhicules légers diesel et essence étaient responsables de 53 % des émissions de GES de l'industrie du transport, soit 22 % des émissions totales de GES du Québec. Bien que les émissions des véhicules légers aient augmenté de 15 % depuis 1990, il est important de constater que les immatriculations de véhicules au Québec ont augmenté de 55 % au cours de la même période. Donc, même si les émissions ont augmenté, il y a beaucoup plus de véhicules sur la route, prouvant que le parc routier est beaucoup plus écoénergétique, entraînant ainsi moins d'émissions que si ce n'était pas le cas. De plus, les émissions absolues de la catégorie plus large des transports routiers sont maintenant à la baisse, après avoir connu son point culminant en 2010, selon le Rapport d'inventaire national des sources et des puits de gaz à effet de serre du Canada de 1990 à 2013 (cf. tableau 1 ci-après).

La quantité d'émissions de GES provenant du transport routier continuera à baisser de façon significative suite aux réglementations strictes concernant les GES pour les véhicules légers imposées par les États-Unis, le Québec et le gouvernement fédéral entre 2011 et 2016. De plus, le gouvernement fédéral a harmonisé une deuxième vague de réglementations concernant les émissions de GES entre 2017 et 2025 à celles des États-Unis et de la Californie. Ces réglementations forcent réellement la création de nouvelles technologies et obligent tous les fabricants à adopter une approche à facettes



multiples pour réduire la consommation de carburant et les émissions de GES. L'un des aspects de la réduction des émissions sera la transition vers l'utilisation de carburants émettant moins de carbone.

Un autre aspect de la réduction des émissions et de la consommation de carburant sera le déploiement d'une série de technologies poussées, notamment le raffinement du moteur à combustion interne, l'allègement des panneaux de carrosserie et des composants du véhicule, ainsi que l'utilisation de technologies de propulsion à la fine pointe dans les véhicules électriques hybrides rechargeables, les véhicules entièrement électriques, les véhicules électriques à hydrogène et autres. Ces mêmes réglementations exigent une réduction de la consommation de carburant de 5 % par an pour les voitures particulières et de 3 % pour les camions légers. Cela représente une mesure drastique, surtout si l'on considère que les améliorations annuelles en matière de consommation se situent historiquement à environ 1 %. En conséquence, on s'attend à ce qu'un véhicule fabriqué en 2025 consommera moitié moins de carburant et produira moitié moins de GES qu'un véhicule fabriqué en 2008.

Le Québec représente un marché important pour les membres du CMAC et les conducteurs québécois ont adopté en grand nombre les voitures particulières et les camions légers écoénergétiques proposés par nos membres. Dans la province entière du Québec, les conducteurs conduisent un plus grand nombre de véhicules moins coûteux et plus énergétiques que le reste du pays (cf. Graphique 1). Le Québec détient également le pourcentage d'achat de voitures particulières le plus élevé de toutes les provinces (cf. Graphique 2)

Tableau 1 - Rapport d'inventaire national des sources et des puits de gaz à effet de serre du Canada de 1990 à 2013

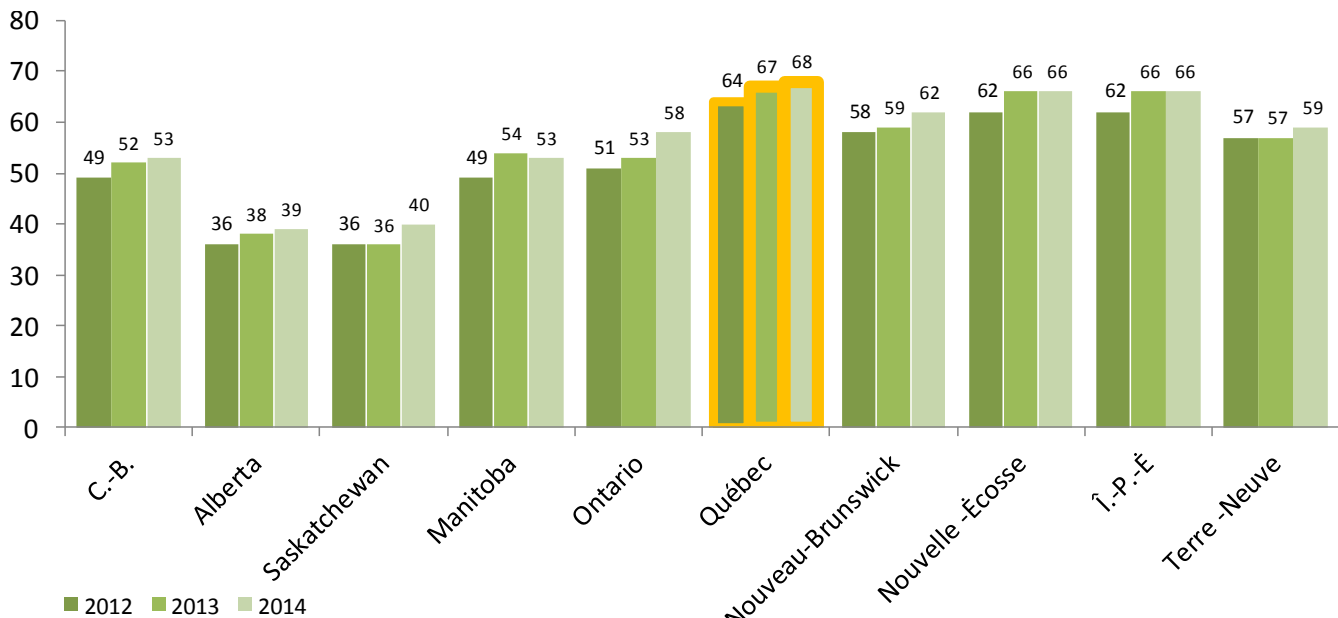


Table A10-10 1990-2013 GHG Emission Summary for Quebec

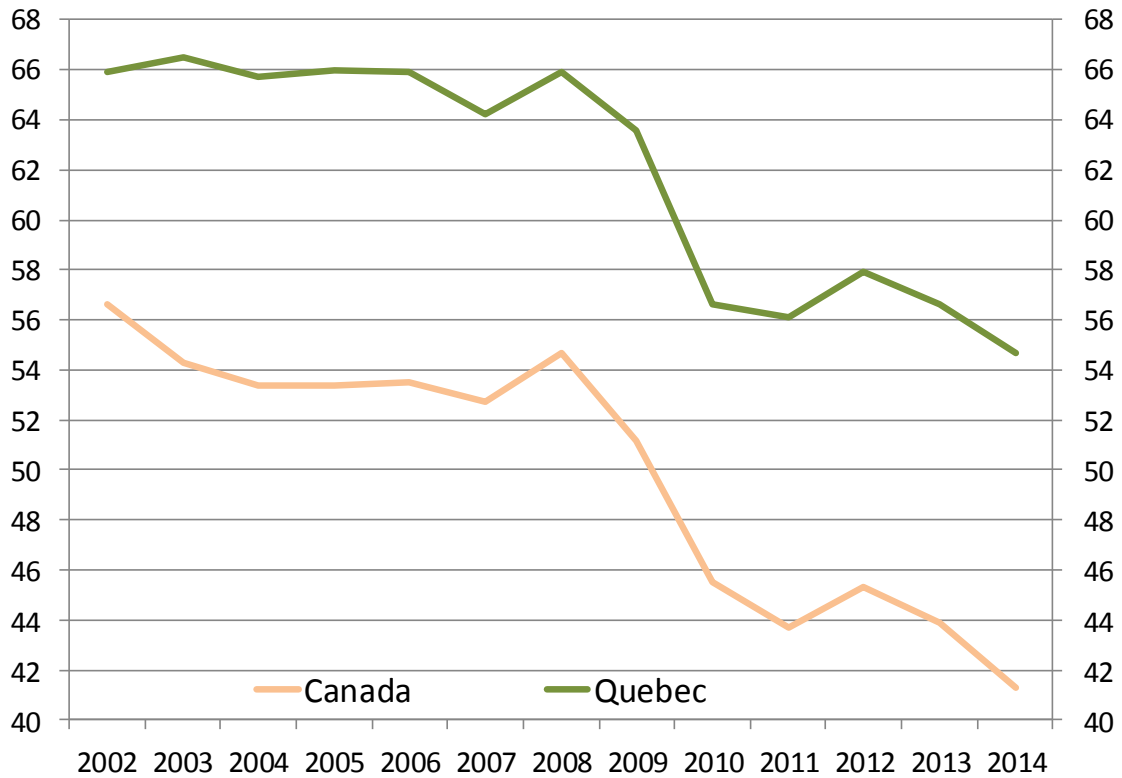
Greenhouse Gas Categories		1990	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013
<i>kt CO₂ equivalent</i>									
TOTAL		89 800	89 700	90 200	87 600	82 700	84 200	81 600	82 600
ENERGY		60 700	63 000	62 700	62 700	59 000	59 900	58 300	58 800
a. Stationary Combustion Sources		32 300	30 600	28 400	26 400	23 300	23 500	22 600	23 600
Public Electricity and Heat Production		1 500	572	622	651	430	405	488	371
Petroleum Refining Industries		3 400	3 200	3 700	3 600	1 900	2 300	2 200	2 200
Mining and Upstream Oil and Gas Production		824	998	318	1 600	1 210	486	655	1 080
Manufacturing Industries		12 300	11 300	10 300	8 110	8 170	9 090	9 260	9 840
Construction		458	191	308	388	420	343	364	362
Commercial and Institutional		4 240	5 550	5 250	5 180	4 890	4 890	3 980	4 080
Residential		9 310	8 430	7 650	6 450	5 820	5 630	5 310	5 280
Agriculture and Forestry		291	263	292	413	450	399	406	405
b. Transport¹		28 000	31 900	33 900	35 900	35 400	36 100	35 300	34 900
Domestic Aviation		820	730	740	620	620	620	740	730
Road Transportation		20 800	25 100	27 800	27 700	27 800	27 600	27 600	27 300
Light-Duty Gasoline Vehicles		11 900	11 300	10 700	10 600	10 600	10 400	10 300	10 200
Light-Duty Gasoline Trucks		3 750	6 560	7 770	7 750	7 750	7 570	7 540	7 480
Heavy-Duty Gasoline Vehicles		585	545	863	902	912	901	905	907
Motorcycles		32.3	47.6	81.4	85	86	84.8	85.2	85.3
Light-Duty Diesel Vehicles		186	181	223	263	279	297	309	318
Light-Duty Diesel Trucks		194	360	363	366	369	376	376	371
Heavy-Duty Diesel Vehicles		4 020	6 140	7 740	7 650	7 730	8 000	8 070	7 900
Propane and Natural Gas Vehicles		110	36	34	26	31	30	38	44
Railways		570	810	710	940	850	900	940	880
Domestic Navigation		1 400	1 300	1 300	1 800	1 400	1 000	850	960
Other Transportation		4 300	3 900	3 400	4 900	4 800	5 900	5 200	5 100
Off-Road Gasoline		1 400	1 300	1 400	1 400	1 400	1 800	1 400	1 500
Off-Road Diesel		2 900	2 500	1 600	3 300	3 300	4 000	3 600	3 300
Pipeline Transport		26.1	108	338	229	156	152	201	228
c. Fugitive Sources		430	500	390	360	340	290	280	260
Coal Mining		-	-	-	-	-	-	-	-
Oil and Natural Gas		430	500	390	360	340	290	280	260
d. CO₂ Transport and Storage		-	-	-	-	-	-	-	-

Graphique 1 – Pourcentage des ventes des petits véhicules par rapport au total des ventes

(Segments des sous-compactes, des compactes, des VUS, des petites camionnettes et des petites fourgonnettes)



Graphique 2 – Ventes de voitures particulières au Québec vs au Canada en pourcentage du total des ventes



Les membres soutiennent pleinement le concept de la mobilité durable et sont d'ailleurs des chefs de file dans le développement de technologies de propulsion écoénergétiques et alternatives, telles que les véhicules hybrides, électriques et à hydrogène. Cela dit, les consommateurs semblent moins enclins à adopter des modes de transport produisant moins de carbone et, plus spécifiquement, des voitures particulières utilisant moins de carbone. Les véhicules hybrides, pourtant proposés sur le marché depuis plus de 15 ans, représentent toujours seulement environ 1 % de tous les véhicules en circulation (cf. Tableau 2), tandis que les véhicules électriques représentent moins de 0,5 % de tous les véhicules en circulation et ce, malgré les investissements et les efforts conséquents des constructeurs automobiles à fournir, commercialiser et soutenir ces produits.

Tableau 2

Véhicules en circulation par type de carburant - Canada



Model Year	Diesel	Battery Electric	Hybrid/ PHEV	E-85 Enabled	Conventional Fuel	Other	Total
14 to July	36,587	1,147	11,107	172,063	862,399	1	1,083,304
2013	44,597	1,120	21,705	305,035	1,351,304	8	1,723,769
2012	46,641	1,172	24,944	280,128	1,221,763	16	1,574,664
2011	46,019	285	10,069	240,988	1,206,594	0	1,503,955
2010	28,107	8	17,713	286,885	1,341,658	0	1,674,371
2009	28,400	3	15,342	113,760	1,239,329	12	1,396,846
2008	39,810	7	18,341	126,179	1,419,426	0	1,603,763
2007	34,224	6	12,925	54,623	1,544,402	0	1,646,180
2006	70,097	6	8,233	3,057	1,365,104	0	1,446,497
2005	50,400	2	4,221	7,857	1,397,013	5	1,459,498
2004	51,152	0	1,832	9,364	1,204,529	66	1,266,943
2003	48,875	3	792	9,887	1,321,509	39	1,381,105
2002	33,509	8	197	7,396	1,143,497	73	1,184,680
2001	31,020	2	646	2,803	890,456	86	925,013
2000	20,146	5	189	2,610	860,669	87	883,706
Older	138,607	6	0	1,084	3,531,335	554	3,671,586
Total	748,191	3,780	148,256	1,623,719	21,900,987	947	24,425,880
Share	3.1%	0.015%	0.61%	6.6%	89.7%	0.004%	

Source: DesRosiers Automotive Consultants Inc. And IHS Automotive, driven by Polk

De plus, les véhicules à carburant mixte pouvant être propulsés par des carburants à plus faible teneur en carbone composés jusqu'à 85 % d'éthanol (E85) représentent 6,6 % du total des véhicules en circulation. Cependant, aucune réduction d'émissions ne peut être prise en compte par cette technologie intégrée à ces véhicules, car il existe seulement quelques stations-service publiques d'E85 au Canada.

Force est de constater la même chose pour les véhicules à hydrogène. Les véhicules électriques à hydrogène actuellement sur le marché canadien sont représentés en très petit nombre, mais devraient pouvoir être proposés plus globalement au cours des 2 à 3 prochaines années. Cependant, cela prendra de nombreuses années avant que cette technologie ne puisse être pleinement commercialisée.

Le document de consultation invoque, dans plusieurs sections, les habitudes, les préférences et les besoins des consommateurs pour justifier la croissance des ventes et de l'utilisation des véhicules de transport particuliers. Ces habitudes et ces préférences sont profondément ancrées et, pour les changer, il faudra du temps et des efforts concertés.

De plus, nous aimerions faire remarquer que les solutions visant à réduire les déplacements motorisés des passagers, notamment le développement des transports en commun, l'augmentation de la densification des centres urbains et la création de quartiers résidentiels écologiques, semblent s'étendre sur un terme plus long en dehors des délais imposés par la nouvelle Politique énergétique du Québec.

Cela dit, les consultations concernant la Politique énergétique du Québec 2016-2025 dans son ensemble sont une bonne initiative et le CMAC est heureux de répondre à toutes les questions posées à la fin du document sur la Politique énergétique 2016–2025 - La décarbonisation du transport routier.

Questions



1. Considérant son contexte particulier (climat, disponibilité énergétique, contexte, possibilités économiques, etc.), quelles sources d'énergie le Québec devrait-il privilégier pour le transport des personnes et celui des marchandises à l'horizon 2025 ?

Le document de consultation souligne le potentiel de plusieurs sortes de carburant utilisées dans les transports, puis met en exergue les forces et les faiblesses de chacune d'entre elles. Bien que certaines puissent sembler plus prometteuses que d'autres quant à leur application aux véhicules particuliers, nous pensons qu'il serait préférable que le Québec ne privilégie pas une source d'énergie spécifique, mais plutôt qu'il mette en place un climat économique et réglementaire favorisant la recherche et le développement d'autant de sources d'énergie que possible, puis laisse les consommateurs décider des sources d'énergie les plus appropriées sur le marché. En effet, selon le rapport sur la Perspective énergétique 2035 publié par BP en janvier 2014, le secteur des transports continuera à être principalement dominé par les carburants fossiles (87 % en 2035).

Ceci dit, il est évident pour tous que la décarbonisation du transport reste un composant indispensable à toute stratégie internationale visant à limiter l'augmentation des températures du globe à moins de 2° C par rapport aux températures d'avant l'ère industrielle, afin d'éviter les conséquences associées au changement climatique. Dans ce domaine, le Québec possède une ressource clé avec Hydro-Québec et la recherche effectuée dans la technologie des batteries des véhicules électriques.

De plus, grâce à l'abondance de l'eau et des ressources électriques propres, le Québec a également l'opportunité de devenir un chef de file mondial en matière de production d'hydrogène, ce qui permettrait de faciliter la commercialisation de la prochaine génération de véhicules à technologie propre : les véhicules à hydrogène.

2. En matière d'efficacité énergétique, comment le Québec pourrait-il favoriser une plus grande appropriation des nombreuses possibilités de réduction de la consommation de carburants et d'émissions de GES par les propriétaires de véhicules ?

L'éducation et la sensibilisation sont essentielles à la réduction de la consommation d'essence des automobilistes. Celles-ci sont importantes, non seulement au moment de l'achat d'un véhicule écoénergétique correspondant aux besoins du consommateur, mais également lors de l'utilisation du véhicule puisqu'un entretien adéquat du véhicule peut aider à réduire la consommation excessive de carburant.

De plus, une planification appropriée des trajets, ainsi que l'éducation et la connaissance de la disponibilité et de la proximité d'autres moyens de transport (comme le covoiturage, les transports en commun, etc.) encourageraient les propriétaires à utiliser leurs véhicules de façon responsable. De nombreux outils et applications sur Internet de Ressources Naturelles Canada, Communauto, Car2go, Transit App, etc. permettent aux automobilistes d'analyser plus facilement l'efficacité énergétique de leur véhicule et les alternatives qui s'offrent à eux.



Comme nous l'avons fait remarquer plus haut, les services d'entretien réguliers et la surveillance de la pression des pneus aideront également les véhicules plus anciens à être le plus écoénergétique possible.

Quant aux technologies perfectionnées, comme les véhicules électriques, il est indispensable que les clients comprennent bien non seulement les avantages, mais également les limites de ces technologies. Pour qu'elles puissent être acceptées par un plus grand nombre de consommateurs, ces technologies doivent être décrites correctement et que les clients les comprennent bien. Une mauvaise compréhension pourrait entraîner de la déception chez les acheteurs, ce qui freinera l'adoption de ces technologies par les consommateurs.

3. Devrait-on réduire les coûts des péages sur les routes et les ponts du Québec ou offrir des rabais sur les taux des parcomètres pour les véhicules tout électriques?

À notre avis, la réponse à cette question est non. L'un des objectifs de la politique énergétique 2016-2025 est de favoriser la transition vers une économie à faible consommation de carbone. Offrir des réductions des frais d'autoroute et de stationnement aux véhicules purement électriques semble privilégier trop étroitement une seule technologie. Si l'objectif est d'offrir des récompenses et des incitatifs pour ceux qui choisissent des véhicules à plus faibles émissions de carbone, la référence pour l'obtention de tels incitatifs devrait donc être la quantité d'émission de GES ou l'économie de carburant des véhicules. Cela représenterait une façon plus neutre de récompenser toutes les technologies qui atteignent cet objectif.

8. Quelles mesures seraient susceptibles d'influencer le comportement des automobilistes et des entreprises et de favoriser l'utilisation efficace et économe de l'énergie pour les déplacements et le transport des marchandises?

Le coût est un facteur essentiel dans le choix d'un véhicule, tant pour l'investissement de départ que pour l'entretien du véhicule pendant la durée d'utilisation. À l'inverse des entreprises qui achètent leurs véhicules pour le transport commercial et des marchandises, la plupart des consommateurs n'évaluent pas un véhicule en prenant en compte le coût sur la durée totale de possession, mais plutôt sur le coût de l'achat, c'est-à-dire son rapport qualité/prix (Tableau 3). Traditionnellement, les consommateurs s'inquiètent de la consommation de carburant de leur véhicule seulement lorsque les coûts de carburant sont élevés. De ce fait, le prix de l'essence a tendance à influencer le type de véhicule acheté et le nombre de kilomètres parcourus. Pour preuve, l'industrie automobile a remarqué au cours de l'année passée que les consommateurs ont acheté davantage de camions moins écoénergétiques que de voitures particulières, puisque le prix du pétrole a baissé d'environ 50 %, entraînant une réduction de plus de 25 % du prix de l'essence. Au niveau national, les camions légers représentaient 61,5 % des ventes en juin 2015, par rapport à 55,8 % en juin 2014.

Tableau 3

Raisons principales d'achat d'un modèle de véhicule
(les trois raisons les plus mentionnées)



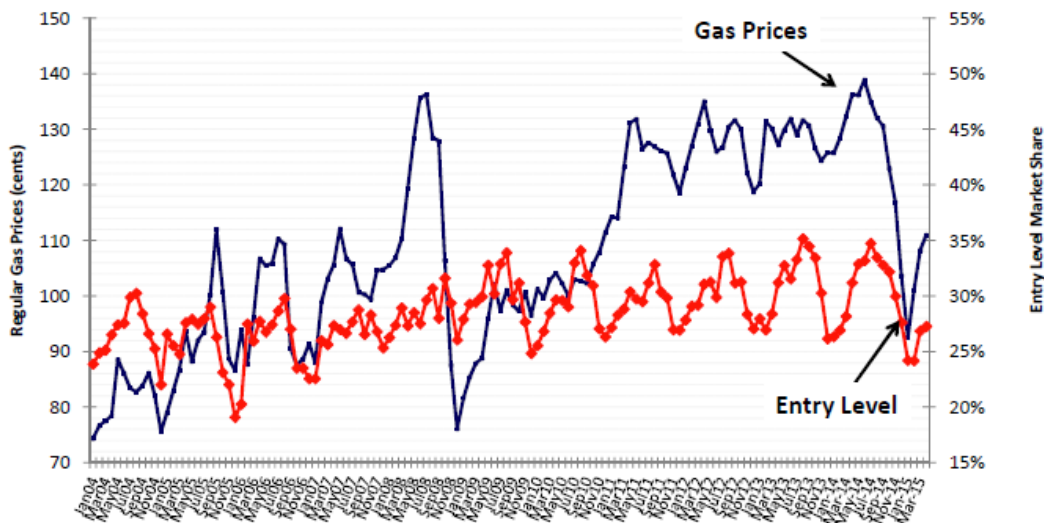
Rank		2000	2005	2010	2011	2012	2013
1	Value For The Money	23.9%	33.0%	31.0%	25.3%	27.1%	26.7%
2	Fuel Economy	16.1%	25.2%	23.1%	22.7%	26.1%	25.2%
3	Reliability/ Dependability	28.7%	29.1%	24.3%	21.4%	23.4%	23.8%
4	Price/ Cost to Buy	31.7%	23.2%	23.5%	20.5%	21.2%	19.7%
5	All Wheel Drive/ Four Wheel Drive		12.1%	14.6%	19.2%	15.7%	17.1%
6	Exterior Styling	14.1%	17.3%	14.8%	13.1%	12.7%	12.7%
7	Manufacturer's Reputation	18.7%	16.1%	15.1%	10.9%	11.9%	11.9%
8	Durability/ Long Lasting	9.8%	12.4%	11.5%	9.9%	11.1%	11.4%
9	Interior Comfort	8.0%	13.2%	10.8%	10.2%	10.5%	10.7%
10	Quality of Workmanship	13.4%	12.9%	10.9%	8.7%	10.2%	10.6%

Source: Maritz Canada

Éduquer les consommateurs sur le coût total de la possession d'un véhicule pourrait permettre de les encourager à choisir un véhicule plus écoénergétique correspondant à leurs besoins.

Graphique 4

Canadian Entry-Level Market Share vs. Gas Prices January 2004 – April 2015



Source: MJ Ervin & Associates, Natural Resources Canada, DesRosiers Automotive Consultants Inc.
Note: Entry level vehicles include all subcompacts, compacts and subcompact sport utilizes.

10. Le Québec devrait-il s'inspirer d'autres États et obliger la vente de véhicules zéro émission sur son territoire?

Il est vrai que des améliorations considérables ont été apportées à l'infrastructure de chargement électrique du Québec, qui possède actuellement environ 800 stations de chargement, et à la vitesse de rechargement des véhicules, grâce à l'installation d'environ 15 chargeurs rapides. Cependant, l'infrastructure actuelle ne couvre pas l'ensemble du territoire et les temps de rechargement, même s'ils s'améliorent, restent longs. Ces facteurs limitent une adoption plus large des véhicules électriques. De plus, même si l'autonomie des batteries modernes s'est améliorée et les coûts ont



baissé quelque peu, les batteries restent en grande partie responsables du coût des véhicules électriques et l'autonomie de la plupart d'entre elles ne s'est pas améliorée de façon significative au cours des quatre dernières années. Bien qu'il semble que certains véhicules électriques avec une autonomie de 250 à 300 km puissent être disponibles sous peu et que les coûts des batteries ont baissé considérablement, passant de 1 200 à 1 400 \$ le kWh il y a quatre ans à 400 à 500 \$ aujourd'hui, une batterie de véhicule électrique de bonne taille coûte tout de même plus de 10 000 \$, ce qui les rend difficilement abordables pour de nombreux clients. Bien qu'il soit prévu que les coûts des batteries baissent d'environ 8 % par an, il faudra encore du temps avant qu'ils n'atteignent le seuil des 150 \$ par kWh qui, de l'avis des experts, sera le seuil permettant aux véhicules électriques de concurrencer les véhicules à combustion interne et d'être commercialisés en masse.

Le coût d'achat des véhicules est un souci important au Québec, et cette province a la proportion de vente de véhicules d'occasion par rapport aux véhicules neufs la plus élevée du pays. En effet, les ventes de véhicules d'occasion au Québec représentaient en 2014 63 % de la totalité des ventes de véhicule. Ce fait est important, car, même avec l'incitatif d'achat de 8 000 \$ offert par le gouvernement pour l'achat des véhicules électriques, ceux-ci restent hors de portée financière pour près des deux tiers des acheteurs d'automobiles qui achètent des véhicules d'occasion principalement pour des raisons de coût.

De plus, il faut remarquer que le mandat d'obligation de vente de véhicules zéro émission (VZE) pour les constructeurs est ici appliqué plus étroitement à un mandat d'obligation de vente de véhicules électriques, ce qui ne ressemble en rien aux mandats d'autres pays. Par exemple, le mandat VZE de la Californie inclut de nombreuses technologies automobiles, telles que les véhicules à émissions zéro partielles, les véhicules électriques hybrides rechargeables, les véhicules entièrement électriques et les véhicules à hydrogène.

Nous aimerions également mettre l'accent sur le fait que les objectifs ou mandats inflexibles obligeant les constructeurs à vendre un certain pourcentage de véhicules zéro émission ne réduisent pas le coût des véhicules électriques et n'augmentent pas la demande des consommateurs pour ces véhicules, ce qui est indispensable à leur pénétration du marché. Par exemple, certains pays comme la Norvège ont augmenté radicalement leurs ventes de véhicules électriques sans utiliser de mandat, mais par le biais de différents incitatifs financiers et non financiers.

Au fur et à mesure que l'autonomie des véhicules électriques s'améliore et que les coûts des batteries baissent, de plus en plus de consommateurs seront enclins à envisager l'achat d'un véhicule électrique, ce qui motivera automatiquement les constructeurs à répondre à cette demande.

11. À l'instar de l'Oregon et du Minnesota (États-Unis), de la Suisse et des Pays-Bas qui expérimentent la tarification dissuasive, devrions-nous imposer la pose d'une puce électronique permettant de tarifier les automobilistes en fonction du kilométrage parcouru à l'intérieur des périmètres urbains et du moment de la journée?



Les prix dissuasifs impliquent que les automobilistes des centres urbains ont des moyens de transport alternatifs tellement pratiques et viables que l'utilisation de leur véhicule personnel n'est pas une nécessité et que, dans ce cas, ceux qui choisissent d'utiliser leur véhicule doivent être pénalisés. Si ces moyens de transport alternatifs ne sont pas en place, les mesures prises pour réduire les embouteillages ou les prix dissuasifs seront probablement considérées comme une nouvelle taxe par ceux qui conduisent et habitent dans un centre urbain. Bien que les prix dissuasifs puissent aider à alléger quelque peu les embouteillages, il n'y a aucune preuve qu'ils réduisent les émissions ou la consommation d'énergie.

14. Le Québec devrait-il obliger ses sociétés d'État à utiliser des véhicules équipés de moteurs autres qu'à essence?

Le gouvernement a l'intention de faire tous les efforts possibles pour décarboniser le transport et il est important que le gouvernement s'engage à adopter les comportements qu'il attend de l'électorat. Les véhicules gouvernementaux offrent une grande variété de services aux entreprises gouvernementales qui s'en servent pour combler leurs besoins. Il est donc logique que le gouvernement évalue avec soin ses besoins en matière de véhicules pour déterminer les changements pouvant être faits à son parc pour réduire les émissions de carbone. L'analyse de cette flotte pourrait révéler qu'il faudra choisir différentes technologies pour réduire les émissions de carbone. Nos membres soutiendraient entièrement ces différentes solutions, car nous croyons fermement qu'il n'existe pas une solution miracle à la décarbonisation du transport.

Obliger tous les véhicules gouvernementaux à être des véhicules à énergie alternative pourrait causer des problèmes, car les véhicules en question pourraient ne pas correspondre aux besoins spécifiques de chaque entreprise gouvernementale. Cela est identique à la situation à laquelle un consommateur doit faire face lors de l'achat d'un véhicule neuf.

Les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada vous sont reconnaissants d'avoir pu partager leurs commentaires sur le document de consultation.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, mes salutations respectueuses,



David C. Adams
Président

