



Constructeurs mondiaux d'automobiles
du Canada

Soumission à
Transition Énergétique Québec concernant l'élaboration du
Plan directeur en matière de transition énergétique

Décembre 2017

À propos de nous :

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC) est l'association nationale du secteur qui représente les intérêts de 15 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., Maserati 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. Nos 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 15 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 2016, nos membres ont vendu 307 958 véhicules, soit l'équivalent de 85 % des voitures particulières neuves et 67 % de la totalité des véhicules neufs vendus sur le marché québécois. En outre, nos membres soutiennent près de 67 % des concessions automobiles au Québec employant environ 23 500 personnes. Les trois quarts de nos membres ont des bureaux régionaux et un tiers ont des centres de distribution de pièces dans la province. Il y a également six centres de formation et une société de financement opérant au Québec qui, ensemble, emploient des centaines de Québécois.

Les membres de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada sont heureux d'avoir la possibilité de fournir leurs commentaires sur le thème des transports des personnes dans le cadre de la consultation sur l'élaboration du Plan Directeur de Transition Énergétique Québec (« TÉQ »).

Notre mémoire est structuré de la façon suivante : nous fournirons d'abord des commentaires d'ordre général sur la fiche diagnostic/enjeux concernant les transports et l'aménagement durable du territoire. Ensuite nous fournirons des commentaires spécifiques sur les mesures proposées qui nous interpellent le plus. Enfin, nous recommanderons plusieurs mesures qui, à notre avis, contribueront à atteindre le but de la province de réduire sa consommation énergétique et ses émissions de gaz à effet de serre (GES).



Commentaires d'ordre général sur la fiche diagnostic/enjeux – Transport et aménagement durable du territoire

Bien que nous comprenions que les délais donnés à Transition Énergétique Québec (« TÉQ ») pour créer un document plus complet étaient très courts, nous aimerions souligner que la fiche diagnostic base son analyse et ses recommandations sur des données rassemblées en 2014. Nous souhaitons mentionner l'inquiétude que soulève l'utilisation de données obsolètes pour déterminer les actions à prendre à partir de 2018, car le paysage réel de 2017 pourrait être très différent de ce qu'il était il y a trois ans.

Bien que la consommation d'énergie ait augmenté dans le secteur des transports, nous désirons appuyer sur le fait que la consommation réelle des véhicules particuliers a baissé de 15 % entre 1995 et 2014.¹ Si l'on examine les différents moyens de transport des personnes, plutôt que ceux des marchandises, il s'agit en réalité de la seule catégorie ayant connu une baisse. Il est également important de souligner que la consommation moyenne des voitures particulières et des camions légers a été réduite de 14 % et 8 % respectivement, entre 1995 et 2014.

Nous savons que le secteur des transports est l'un des secteurs produisant le plus d'émissions polluantes. Cependant, si l'on considère les éléments ci-dessus ainsi que les renseignements contenus dans la fiche diagnostic, il est décourageant de constater que la plupart des mesures semblent cibler et, dans certains cas, mettre la responsabilité sur le transport routier des personnes, alors que les véhicules particuliers sont le seul moyen de transport pour lesquels la consommation d'énergie a baissé. Nous sommes conscients que la consommation du parc des camions légers augmente, mais cela est dû à l'augmentation du nombre de camions légers achetés par les consommateurs, et non pas à une augmentation réelle de la consommation par véhicule. Dans ce contexte, il est essentiel de souligner qu'à moins que d'autres moyens de transport pratiques, plaisants et peu onéreux ne soient mis à la disposition du grand public, la vaste majorité des gens continueront à utiliser les voitures particulières (et personnelles) pour répondre à leurs besoins de transport. Il est également important de comprendre qu'au fur et à mesure que la situation économique du Québec et de ses citoyens s'améliore, ces derniers utiliseront naturellement une part de cette prospérité pour acheter des véhicules qu'ils n'auraient peut-être pas achetés auparavant.

De plus, nous aurions espéré voir, dans la fiche diagnostic, une prévision de l'impact que la loi sur les véhicules zéro émission (« loi VZÉ », aussi connue sous le nom de « loi 104 »), aura sur le parc routier du Québec. Les objectifs ambitieux établis par le gouvernement du Québec auront un impact important sur les émissions polluantes et la consommation d'énergie du secteur du transport des personnes. De plus, les voitures particulières et les camions légers sont déjà soumis aux objectifs stricts sur les GES du gouvernement fédéral, ce qui entraînera une réduction supplémentaire des émissions et de la consommation d'énergie dans ce secteur.

¹ « Fiche Diagnostic / Enjeux », Transition Énergétique Québec, novembre 2017, p.5



Bien que nous ne cherchions aucunement à nous déresponsabiliser face au rôle que nous avons à jouer dans la réduction de la consommation d'énergie et l'amélioration de l'efficacité énergétique, nous recommandons à TÉQ de prendre des mesures qui toucheront les catégories du secteur des transports où la consommation et les émissions polluantes sont effectivement en hausse, notamment le transport aérien et ferroviaire, ainsi que les camions lourds utilisés pour le transport des marchandises et les camions légers.

Comme nous l'avons mentionné, les lois fédérales sur les GES ont déjà entraîné une baisse des émissions des voitures particulières (- 25 % entre 1990 et 2014)² et continueront de le faire. La loi VZÉ réduira également la consommation de carburant et les émissions qui en découlent.

En conséquence, des taxes supplémentaires ou autres mesures visant à augmenter le coût des voitures neuves n'apporteront aucun avantage supplémentaire à la province. Au contraire, l'augmentation du coût des véhicules neufs au Québec aura un effet pervers et augmentera sans aucun doute les émissions polluantes et la consommation de carburant. En effet, si les véhicules neufs sont plus onéreux, les consommateurs garderont leur véhicule plus ancien et plus polluant plus longtemps, retardant ainsi le renouvellement du parc automobile québécois. De plus, à moins que des mesures ne soient prises pour empêcher l'achat de véhicules hors de la province, les consommateurs chercheront à éviter les nouvelles taxes imposées unilatéralement par le Québec en achetant leurs véhicules ailleurs, privant ainsi le Québec d'un revenu fiscal important.

Comme le souligne avec justesse la fiche diagnostic, l'acceptabilité sociale est indispensable et il est important que l'on propose aux Québécois suffisamment de choix pratiques en matière de transports publics, de covoiturage, etc. si l'on souhaite influencer leurs choix en matière de transport.

Commentaires spécifiques sur les mesures proposées – Transport des personnes

- **Mesure 4 : Favoriser le choix de véhicules écoénergétiques et l'usage efficace des véhicules.**

Nous sommes d'accord que des mesures fiscales doivent être mises en place pour encourager l'adoption de véhicules plus propres. Cependant, nous restons persuadées que ces mesures doivent être incitatives, plutôt que punitives. Par exemple, nous encourageons fortement le gouvernement à poursuivre le programme « Roulez vert », qui consiste à réduire le coût de l'achat ou de la location de véhicules électriques et à hydrogène.

Au Québec, les véhicules sont déjà sujets à une fiscalité lourde, qu'il s'agisse des taxes sur le carburant, les taxes d'accises, les taxes sur les véhicules de luxe ou encore les taxes sur les fortes cylindrées. Si aucun autre moyen de transport pratique, fiable et peu onéreux n'est disponible, les Québécois continueront d'utiliser leurs véhicules à essence pour se déplacer. Le Gouvernement devrait user de prudence pour éviter de créer ou d'imposer des mesures

² *Ibid.*, p.16



injustes et inéquitable, puisque l'avancée et le prix actuels des technologies ne répondent pas à tous les besoins de mobilité des Québécois. De ce fait, nous suggérons d'ajouter des mesures fiscales au programme « Roulez vert », comme, par exemple, l'exemption de la TVQ pour les véhicules à faibles ou zéro émission et l'offre de crédits d'impôt sur les allocations par kilomètre pour l'utilisation personnelle des véhicules d'entreprise (se référer à la section « Mesures proposées » ci-après).

- **Mesure 5 : Accélérer le déploiement des véhicules électriques légers et lourds lorsque l'usage le permet.**

Tel que cela est mentionné dans le diagnostic, le Québec a un panier de mesures pour favoriser l'électrification des transports. Nous sommes d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'en rajouter d'autres pour le moment et qu'il faudrait attendre de voir les résultats des mesures et plans d'action déjà existants avant d'entamer une réflexion sur leur bonification. De plus, la loi VZÉ et ses règlements connexes, le déploiement des bornes de recharge et les avancées technologiques entre autres, vont sans doute augmenter le déploiement de véhicules plus propres.

- **Mesures 6 et 7 : « Déployer de manière optimale et visionnaire le réseau de bornes de recharge » et « dans un contexte de transition, opter pour des parcs de véhicules à carburant de remplacement selon les conclusions des analyses de cycle de vie ».**

Nous sommes d'accord pour dire que le déploiement des infrastructures de rechargement est indispensable à l'augmentation de la demande et à l'adoption des véhicules électriques. De ce fait, nous recommandons l'ajout d'une mesure exigeant qu'Hydro-Québec installe une borne de recharge pour cinq à dix véhicules électriques mis en circulation. Même si la loi VZÉ exige la vente d'un certain nombre de véhicules à émissions basses ou zéro, la présence d'une infrastructure de rechargement adéquate est nécessaire pour réduire l'anxiété des automobilistes relative à l'autonomie de leur véhicule.

L'importance d'une infrastructure de chargement suffisante est corroborée par une directive de l'Union européenne, qui recommande à ses États membres de « *veiller à ce que des points de recharge ouverts au public soient mis en place pour assurer une couverture adéquate, afin que les véhicules électriques puissent circuler au moins dans les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées [...]. À titre indicatif, le nombre moyen approprié de points de recharge devrait correspondre à au moins un point de recharge pour dix voitures, en prenant également en considération le type de voitures, les technologies de recharge et les points de recharge privés disponibles.* »³

³ Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, article 23, p.4).



Nous souhaitons également ajouter que TÉQ ne doit pas se concentrer uniquement sur l'infrastructure de chargement, car l'électricité n'est pas le seul moyen de réduire les émissions de GES et réaliser la transition énergétique. D'autres technologies avancées et perfectionnées, telles que les véhicules à hydrogène, feront également partie intégrante de la solution. TÉQ devrait donc encourager et contribuer aussi au déploiement des infrastructures de ravitaillement associées aux carburants propres.

Mesures proposées par Constructeurs mondiaux d'automobiles

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada souhaitent suggérer plusieurs mesures visant à aider la province à atteindre ses objectifs de réduction des GES et de consommation d'énergie :

- Supprimer la portion provinciale (TVQ) de la taxe de vente pour les véhicules à faibles émissions et ceux à émission zéro (quelle que soit la technologie utilisée pour y parvenir). Ces véhicules restent plus onéreux que les véhicules à essence, même après l'application des incitatifs du programme « Roulez électrique » (ou « Roulez vert »). Cette mesure pourrait être mise en œuvre dans le cadre du premier Plan directeur de TÉQ, puis supprimée dans le deuxième Plan, puisque nous nous attendons à une parité des prix à ce moment.

Il est également intéressant de noter que le taux de croissance de l'achat des VZÉ en Ontario est supérieur à celui du Québec depuis que le gouvernement de l'Ontario a lancé un incitatif de 14 000 \$ à l'achat d'un VZÉ.

- Collaborer avec le gouvernement fédéral pour réduire les frais de 0,26 \$ par kilomètre pour l'utilisation personnelle d'un véhicule de fonction, si celui-ci est un véhicule à faible ou zéro émissions. Cela viserait à encourager les employés à demander à leurs employeurs d'intégrer des VZÉ et autres technologies avancées dans leur parc automobile et à adopter des véhicules ayant des frais d'entretien moins coûteux.

Sinon, le gouvernement québécois devrait offrir un crédit d'impôt pour l'utilisation personnelle d'une voiture de fonction, si celle-ci est un véhicule à faibles ou zéro émissions.

- Offrir un incitatif supplémentaire aux automobilistes qui recyclent leur véhicule et le remplacent par un véhicule à faibles ou zéro émissions. La Colombie-Britannique propose un tel programme, intitulé « Scrap-It Program », et nous vous invitons à vous y référer et à envisager la mise en œuvre d'un programme similaire au Québec.
- Exiger qu'Hydro-Québec installe une borne de chargement pour cinq à dix véhicules électriques (se référer à la section ci-dessus).



- **Concernant l'exemplarité de l'État :**

Lors du remplacement de leurs véhicules, requérir des ministères et sociétés d'État l'achat de véhicules entièrement ou partiellement électriques en proportion au moins égale aux pourcentages exigés aux manufacturiers par la loi 104 et ce, pour chacune des années visées par cette même loi.

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada sont reconnaissants de pouvoir fournir leurs commentaires sur l'élaboration du plan directeur de Transition Énergétique Québec. Nous espérons qu'ils seront pris en considération et restons à votre entière disposition pour répondre à vos questions ou approfondir le sujet.

Veillez agréer l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

Loulia Kouchaji
Conseillère principale en politiques
Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada
(416) 595-8251, poste 1227
lkouchaji@globalautomakers.ca



Version anglaise du mémoire



Constructeurs mondiaux d'automobiles
du Canada

Soumission à
Transition Énergétique Québec concernant l'élaboration du Plan
Directeur en matière de transition énergétique

Décembre 2017

À propos de nous :

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC) est l'association nationale du secteur qui représente les intérêts de 15 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., Maserati 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. Nos 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 15 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 2016, nos membres ont vendu 307 958 véhicules, soit l'équivalent de 85 % des voitures particulières neuves et 67 % de la totalité des véhicules neufs vendus sur le marché québécois. En outre, nos membres soutiennent près de 67 % des concessions automobiles au Québec employant environ 23 500 personnes. Les trois quarts de nos membres ont des bureaux régionaux et un tiers ont des centres de distribution de pièces dans la province. Il y a également six centres de formation et une société de financement opérant au Québec qui, ensemble, emploient des centaines de Québécois.

Les membres de Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada sont heureux d'avoir la possibilité de fournir leurs commentaires sur le thème des transports des personnes dans le cadre de la consultation sur l'élaboration du Plan Directeur de Transition Énergétique Québec ("TEQ").

Notre mémoire est structuré de la façon suivante : nous fournirons d'abord des commentaires d'ordre général sur la fiche diagnostic/enjeux concernant les transports et l'aménagement durable du territoire. Ensuite nous fournirons des commentaires spécifiques sur les mesures proposées qui nous interpellent le plus. Enfin, nous recommanderons plusieurs mesures qui, à notre avis, contribueront à atteindre le but de la province de réduire sa consommation énergétique et ses émissions de gaz à effet de serre (GES).



Commentaires d'ordre général sur la fiche diagnostic/enjeux – Transport et aménagement durable du territoire

We understand that the timelines given to Transition Énergétique Québec (“TEQ”) were short to develop a more complete document, but we would like to highlight that the diagnostic document is basing its analysis and subsequent recommended measures on 2014 data. We have concerns over using old data to determine what actions to take for 2018 and beyond, as the actual 2017 picture may be quite different from what it was 3 years ago.

While energy consumption has risen for the transportation sector, we would like to emphasize that the actual consumption of passenger vehicles has gone down by 15% between 1995 and 2014.¹ It is actually the only category that went down when we look at all means of transportation of people (as opposed to merchandise). It is also worth highlighting that the average fuel consumption for passenger vehicles and light trucks both went down between 1995 and 2014 by 14% and 8% respectively.

We understand that Transportation is one of the largest emitting sectors, however with the above information, along with the information contained in the diagnostic document, it is disappointing to see that most of the measures seem to target and in some cases hold responsible, the road transportation of people even though passenger vehicles are the only means of transportation for which energy consumption went down. We recognize that the consumption of the light truck fleet is going up but that is a result of more light duty trucks entering the vehicle parc and not because of an increase in the average consumption per vehicle. In this context, it is also important to highlight that unless there are alternative means of transportation available to the populace that are convenient, pleasant and inexpensive, the vast majority will continue to utilize personal vehicles to meet their transportation needs. It is also important to appreciate that as the economic circumstances of Quebec and its citizens improve, they will naturally utilize part of that prosperity to purchase vehicles that they might not have purchased in the past.

Moreover, we would have hoped to see in the diagnostic document a projection of how the zero-emission vehicle (“ZEV”) legislation (also known as Bill 104) will affect the Quebec fleet. The ambitious targets that the Quebec government is setting will significantly impact the emissions and energy consumption of road transportation of people. Furthermore, passenger vehicles and light duty trucks are also subject to strict federal GHG targets that will be driving further emission and fuel consumption reductions in the sector.

While not deflecting our own responsibility to continue to reduce fuel consumption and improve energy efficiency, we recommend that TEQ look at measures that would affect the transportation sectors whose consumption and emissions went up, such as air and rail transport, heavy duty trucks for transportation of merchandise as well as light trucks.

¹ « Fiche Diagnostic / Enjeux », Transition Énergétique Québec, novembre 2017, p.5



As mentioned, federal GHG regulations are driving emissions down for passenger cars (-25% between 1990 and 2014)² and will continue to do so. The ZEV legislation will also further reduce both fuel consumption and associated emissions.

Consequently, additional taxes or other measures that increase the cost of new passenger vehicles will not bring any significant benefits to the province. Rather, costs added to new vehicles in Quebec will have the perverse effect of increasing emissions and fuel consumption as higher costs for new vehicles which are more fuel efficient will retard the fleet turnover as consumers hang on to their older vehicles longer. Further, unless measures are put in place to address vehicle purchases outside of the province, consumers will seek to avoid new taxes put in place unilaterally by Quebec and purchase their vehicle elsewhere – depriving Quebec of tax revenue.

For personal transportation – and as rightly identified in the diagnostic document – the key is social acceptance by Quebecers and having enough and convenient alternatives in terms of public transit, carpooling, etc.

Commentaires spécifiques sur les mesures proposées – Transport des personnes

- **Mesure 4 : Favoriser le choix de véhicules écoénergétiques et l'usage efficace des véhicules.**

We agree that fiscal measures need to be implemented to encourage the adoption of cleaner vehicles. However, we believe that fiscal incentives should be implemented instead of punitive measures. We are aware of the rebate program for the purchase or lease of electric and hydrogen vehicles under the Roulez Vert program and we strongly encourage the government to maintain this program.

Vehicles in Quebec are already heavily taxed whether through the fuel tax, excise tax, luxury tax or large-cylinder capacity tax. If no convenient, reliable and affordable alternatives are available, Quebecers will continue to use their gasoline-powered vehicles. The Government should be mindful of not creating or imposing inequitable measures as the current state (and price) of technology does not meet all of Quebecers' mobility needs. Therefore, we would suggest additional fiscal measures to the Roulez Vert program such as waiving the TVQ for low- or zero-emission vehicles and tax credits on the per-kilometre allowance for personal use of company vehicles (see “proposed measures” below).

- **Mesure 5 : Accélérer le déploiement des véhicules électriques légers et lourds lorsque l'usage le permet.**

Tel que mentionné dans le diagnostic, le Québec a un panier de mesures pour favoriser l'électrification des transports. Nous sommes d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'en rajouter

² *Ibid.*, p.16



d'autres pour le moment et qu'il faudrait attendre de voir les résultats des mesures et plans d'action déjà existants avant d'entamer une réflexion sur leur bonification. De plus, la loi VZE et ses règlements connexes, le déploiement des bornes de recharge et les avancées technologiques entre autres, vont sans doute augmenter le déploiement de véhicules plus propres.

- **Mesures 6 et 7 : « Déployer de manière optimale et visionnaire le réseau de bornes de recharge » et « dans un contexte de transition, opter pour des parcs de véhicules à carburant de remplacement selon les conclusions des analyses de cycle de vie ».**

We agree that the deployment of charging infrastructure is key to increase the demand and adoption of electric vehicles. For this reason, we recommend adding a measure to require Hydro-Québec to install 1 charging station for every 5 to 10 electric vehicles. The ZEV legislation requires a certain number of low- or zero-emission vehicle sales but the proper charging infrastructure needs to be there to alleviate motorists' "range anxiety".

The importance of having an appropriate charging infrastructure is corroborated by an European Union Directive that recommends for its member states to "ensure that recharging points accessible to the public are built up with adequate coverage, in order to enable electric vehicles to circulate at least in urban/suburban agglomerations and other densely populated areas [...]. As an indication, the appropriate average number of recharging points should be equivalent to at least one recharging point per 10 cars, also taking into consideration the type of cars, charging technology and available private recharging points."³

We would also like to add that TEQ should not just focus on charging infrastructure as electricity is not the only means to achieve GHG reductions and energy transition. Advanced technologies such as hydrogen will also be part of the solution so TEQ should encourage and assist in the deployment of fueling infrastructure as well.

Mesures proposées par les Constructeurs mondiaux d'automobiles

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada would like to suggest several measures to help the province achieve its GHG and energy consumption targets:

- Remove the provincial portion (TVQ) of the sales tax for low- and zero-emission vehicles (regardless of the technology). These vehicles are still more expensive than gasoline vehicles, even after taking into account the incentives from the "Roulez électrique" (or "Roulez Vert") program. This measure can be implemented as part of TEQ's first Plan Directeur and be removed for the second, as this is when price parity is expected to happen.

³ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, clause (23)



It is also interesting to note that the rate of growth with respect to the consumer uptake of ZEVs in Ontario has outpaced that of Quebec since the government introduced its \$14,000 incentive for the purchase of a ZEV.

- Work with the federal government to lower the \$0.26 per kilometer charge for personal use of an employer's vehicle for advanced technology vehicles as a means of encouraging employees to ask employers to integrate EVs into their fleets and encouraging employers to adopt vehicles with lower maintenance fees.

Alternatively, provide a tax credit for personal use of an employer's vehicle when this vehicle is a low or zero-emission one.

- Provide an additional incentive for the motorists who recycle their vehicle and replace it with a zero- or low-emission vehicle. British Columbia has implemented such a program called "Scrap-it program" and we invite you to refer to it and consider implementing something similar.

- Require Hydro-Québec to install 1 charging station for every 5 to 10 electric vehicles (see above).

- **Concernant l'exemplarité de l'Etat:**

Lors du remplacement de leurs véhicules, requérir des ministères et sociétés d'Etat l'achat de véhicules entièrement ou partiellement électriques en proportions au moins égales aux pourcentages exigés aux manufacturiers par la loi 104 et ce, pour chacune des années visées par cette même loi.

Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada sont reconnaissants de pouvoir fournir leurs commentaires sur l'élaboration du plan directeur de Transition Énergétique Québec. Nous espérons qu'ils seront pris en considération et restons à votre entière disposition pour répondre à vos questions ou approfondir le sujet.

Veillez agréer l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

Loulia Kouchaji
Conseillère principale en politiques
Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada
(416) 595-8251, poste 1227
lkouchaji@globalautomakers.ca

