



CCAQ
CORPORATION DES
CONCESSIONNAIRES
AUTOMOBILES DU
QUÉBEC



Constructeurs mondiaux d'automobiles
du Canada



**Canadian Vehicle
Manufacturers' Association**
**Association canadienne
des constructeurs de véhicules**

**MÉMOIRE DE
LA CORPORATION
DES CONCESSIONNAIRES
AUTOMOBILES DU QUÉBEC (CCAQ),
DES CONSTRUCTEURS MONDIAUX
D'AUTOMOBILES DU CANADA (CMAC)
ET DE L'ASSOCIATION CANADIENNE DES
CONSTRUCTEURS DE VÉHICULES (ACCV)
CONCERNANT LE PROJET DE LOI N° 81: LOI
MODIFIANT DIVERSES DISPOSITIONS EN
MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT**

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	1
2. Analyse des dispositions du Projet de loi n° 81	1
2.1. Extension du système de crédits VZE aux véhicules automobiles lourds	1
2.2. Dispositions habilitantes et incertitudes réglementaires	1
3. Différences entre les marchés des véhicules électriques lourds et légers	2
3.1. Maturité du marché	2
3.2. Technologie et innovation	2
3.3. Infrastructure de recharge et de ravitaillement	2
3.4. Coûts et modèles économiques	2
4. Impacts potentiels pour l'industrie automobile	3
4.1. Obligations accrues pour les VZE lourds	3
4.2. Charges administratives et financières	3
4.3. Compétitivité et équité	3
5. Pourquoi il serait inopportun de dupliquer les catégories de véhicules lourds et légers	3
5.1. Inadéquation des obligations réglementaires	3
5.2. Différences dans la demande et l'adoption	3
5.3. Contraintes opérationnelles	3
5.4. Impact économique	3
6. Recommandations de la CCAQ, de la CMAC et de l'ACCV	4
6.1. Élaboration de normes cohérentes à l'échelle nord-américaine	4
6.2. Phasage progressif des obligations	4
6.3. Soutien financier et incitatifs	5
6.4. Développement de l'infrastructure de recharge et de ravitaillement	5
6.5. Consultation continue avec l'industrie	5
6.6. Promotion de l'innovation	5
7. Clarté nécessaire pour atteindre l'objectif du projet de loi: commentaires détaillés de l'industrie automobile et modifications recommandées	5
8. Conclusion	10

1. INTRODUCTION

La Corporation des concessionnaires automobiles du Québec (CCAQ), les Constructeurs Mondiaux d'Automobiles du Canada (CMAC) et l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) remercient le gouvernement du Québec de leur donner l'occasion de présenter leurs observations sur le Projet de loi n° 81, intitulé « Loi modifiant diverses dispositions en matière d'environnement ». Nous saluons les efforts du gouvernement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et promouvoir les véhicules zéro émission (VZE).

Cependant, nos associations souhaitent lancer un appel à la plus grande prudence de la part du gouvernement du Québec et demandent une attention particulière quant aux impacts potentiellement négatifs qu'aurait l'application d'une norme VZE au secteur du camionnage lourd. Il est essentiel que le Québec maintienne une cohérence de ses normes avec l'ensemble des juridictions nord-américaines afin de préserver la compétitivité et la vitalité économique du Québec, tant pour les concessionnaires, les fabricants, les entreprises de transport que pour les autres acteurs dépendant de ce secteur. Une approche isolée ou mal harmonisée présenterait un risque d'« isolement réglementaire », limitant la capacité du Québec à s'intégrer efficacement dans un marché continental interconnecté.

2. ANALYSE DES DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI N° 81

2.1. Extension du système de crédits VZE aux véhicules automobiles lourds

Le Projet de loi n° 81 prévoit l'extension du système de crédits VZE aux véhicules automobiles lourds, en plus des véhicules légers. Cette extension suppose que les constructeurs et, par ricochet, les concessionnaires se verront imposer des obligations accrues concernant la vente ou la location de véhicules lourds à émissions nulles.

2.2. Dispositions habilitantes et incertitudes réglementaires

Plusieurs dispositions du projet de loi 81 sont de nature « habilitante », ce qui signifie que les modalités précises seront définies dans des règlements ultérieurs. Cette incertitude complique la préparation de tous les acteurs de l'industrie automobile, tant au niveau du concessionnaire que du fabricant, et peut entraîner des défis opérationnels et financiers imprévus. Cette préoccupation est d'autant plus importante que le ministre se réserve le droit de modifier tous les mécanismes d'accumulation, de transfert et d'utilisation des crédits, tant pour les véhicules légers que pour les véhicules lourds. Compte tenu du cycle de développement des produits dans l'industrie, une telle incertitude rend la planification plus complexe, plus coûteuse et plus aléatoire.

Ainsi, une consultation soutenue et ouverte, visant à recueillir des commentaires au cours de l'élaboration du cadre réglementaire ou lors de modifications ultérieures, sera cruciale pour assurer le succès de cette démarche.

En ce qui concerne le Projet de loi n° 81, certaines dispositions bénéficieraient de clarifications afin de donner la prévisibilité nécessaire à l'industrie et au gouvernement, que le lecteur trouvera dans la section 7 du présent mémoire.

3. DIFFÉRENCES ENTRE LES MARCHÉS DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES LOURDS ET LÉGERS

Il est primordial de reconnaître qu'il existe des différences significatives entre les marchés des véhicules électriques et à pile à combustible lourds et légers. Assimiler ces deux marchés ou leur appliquer les mêmes exigences réglementaires pourrait provoquer des effets indésirables et freiner la transition vers un transport plus durable.

3.1. Maturité du marché

Le marché des véhicules électriques légers est plus avancé, tandis que celui des véhicules électriques et à pile à combustible lourds en est encore à ses débuts et comporte encore d'importants défis technologiques et économiques.

3.2. Technologie et innovation

Des obstacles techniques, tels que la densité énergétique, l'autonomie, le temps de recharge ou de ravitaillement, sont plus complexes pour les véhicules lourds. La grande variété de cas d'utilisation potentiels d'un même modèle de camion ajoute à cette complexité.

À titre d'exemple :

- Des longs ou courts trajets et le fonctionnement continu ou intermittent
- L'utilisation d'équipements montés sur le châssis ou non (ex. sur un lieu de travail ou non)
- Les véhicules d'urgence nécessitant des manœuvres plus exigeantes
- Etc.

En outre, une norme VZE trop stricte aurait comme effet d'entraver le développement de technologies avancées ou de nouvelles approches en matière de responsabilité environnementale.

3.3. Infrastructure de recharge et de ravitaillement

Les infrastructures adaptées à la recharge et au ravitaillement (y compris l'hydrogène) pour les véhicules lourds sont encore embryonnaires et exigeront des investissements majeurs. Sans un réseau de recharge (ou de ravitaillement) adéquat, la demande émanant des particuliers, des petites entreprises et entreprises de transports sera limitée, indépendamment du nombre de véhicules produits et mis sur le marché.

3.4. Coûts et modèles économiques

Les véhicules lourds électriques ou à pile à combustible demeureront fort probablement plus coûteux à l'achat, nécessiteront des investissements initiaux plus importants en matière de véhicules et d'infrastructures, et requerront souvent des incitatifs pour encourager leur adoption. Ces facteurs constituent des freins à une pénétration rapide sur le marché.

4. IMPACTS POTENTIELS POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

4.1. Obligations accrues pour les VZE lourds

La disponibilité limitée, les coûts élevés et le manque d'infrastructures adaptées créent un ensemble de contraintes pour les concessionnaires et les transporteurs. La stratégie de mise en œuvre de ces nouvelles technologies doit aussi laisser le temps nécessaire pour former le personnel technique appelé à les entretenir, ainsi que pour réaliser les investissements liés aux ventes, aux services et à la maintenance, sans oublier les stations de recharge ou de ravitaillement.

4.2. Charges administratives et financières

Le suivi des crédits, la formation du personnel et la préparation de rapports engendrent des coûts supplémentaires que les entreprises chercheront à compenser.

4.3. Compétitivité et équité

Des obligations trop strictes et mal adaptées pourraient défavoriser les entreprises québécoises, affaiblissant leur position sur un marché nord-américain interconnecté.

5. POURQUOI IL SERAIT INOPPORTUN DE DUPLIQUER LES CATÉGORIES DE VÉHICULES LOURDS ET LÉGERS

5.1. Inadéquation des obligations réglementaires

Les différences fondamentales entre les véhicules légers et lourds à motorisation électrique rendent inappropriée l'application d'une approche uniforme. Étant donné que les véhicules de classe 2B et 3 sont souvent vendus par les mêmes concessionnaires, la distinction ou la superposition entre catégories légères et lourds risque d'alourdir la gestion administrative et de semer la confusion, tant pour les concessionnaires que pour leurs clients.

5.2. Différences dans la demande et l'adoption

Les contraintes opérationnelles, financières et logistiques propres au secteur du transport lourd exigent des règles adaptées et distinctes de celles régissant le parc de véhicules légers.

5.3. Contraintes opérationnelles

L'intégration des véhicules lourds électriques dans les chaînes logistiques est plus complexe et requiert des mesures spécifiques (temps de recharge ou de ravitaillement, planification des itinéraires, etc.).

5.4. Impact économique

Des obligations mal calibrées risquent de freiner l'investissement, l'innovation et la compétitivité du Québec, tant pour les entreprises du secteur lourd que pour l'ensemble de l'économie provinciale.

6. RECOMMANDATIONS DE LA CCAQ, DE LA CMAC ET DE L'ACCV

6.1. Élaboration de normes cohérentes à l'échelle nord-américaine

Le secteur du transport lourd est fortement intégré au marché nord-américain, regroupant concessionnaires, fabricants, entreprises de transport, acteurs commerciaux et pouvoirs publics dans un environnement concurrentiel à l'échelle du continent. Pour éviter un isolement réglementaire qui diminuerait l'attrait du Québec en matière d'investissements et d'échanges commerciaux, il est impératif d'harmoniser les modalités d'application d'une norme VZE avec celles d'autres juridictions nord-américaines.

Il s'agit notamment d'inclure des flexibilités clés déjà présentes dans d'autres programmes, par exemple :

- La possibilité d'échanger des crédits entre les flottes de véhicules légers et lourds
- La reconnaissance de crédits anticipés (« early action »)
- Une durée de validité des crédits d'au moins cinq ans
- Une possibilité de « report rétrospectif » sur trois ans

Sans cette harmonisation, le Québec s'expose à plusieurs risques :

- Des coûts supplémentaires pour les concessionnaires et l'industrie automobile, contraints de vendre des VEZ à un rythme supérieur à la demande ou forcés de réduire l'offre de véhicules à motorisation conventionnelle. Cela concerne autant les concessionnaires que les constructeurs qui sont tenus de proposer des véhicules conformes à des normes divergentes.
- Des pressions accrues sur la compétitivité des entreprises, transporteurs et pouvoirs publics québécois, soumis à des règles plus strictes que leurs concurrents américains ou canadiens.
- Un ralentissement de l'investissement et de l'innovation, freinant la modernisation du secteur du transport lourd au Québec.
- Un isolement réglementaire compromettant l'intégration harmonieuse du Québec dans les chaînes d'approvisionnement nord-américaines et limitant ses avantages commerciaux.

Adopter une norme VZE cohérente avec celle de nos partenaires continentaux et qui tient compte des défis d'adoption propres au Québec permettra de préserver la vigueur économique du Québec tout en soutenant la transition écologique dans un cadre stable, prévisible et concurrentiel.

6.2. Mise en œuvre progressive des obligations

L'introduction progressive des obligations permettra aux acteurs du marché de s'adapter en fonction de l'évolution des technologies et des infrastructures.

6.3. Soutien financier et incitatifs

Des subventions, crédits d'impôt ou programmes d'aide à l'investissement favoriseraient l'acquisition de véhicules lourds électriques et la modernisation des installations des concessionnaires.

6.4. Développement de l'infrastructure de recharge et de ravitaillement

Des investissements publics importants sont essentiels pour déployer un réseau de recharge et de ravitaillement adapté aux véhicules lourds, et ainsi en faciliter l'adoption sur l'ensemble du territoire.

6.5. Consultation continue avec l'industrie

Un dialogue permanent entre les acteurs de l'industrie et le gouvernement du Québec est nécessaire afin d'élaborer des solutions réalistes, adaptées aux besoins du marché et aux défis du secteur du transport lourd.

6.6. Promotion de l'innovation

En soutenant la recherche et le développement et en misant sur des partenariats public-privé, le Québec encouragera l'amélioration des technologies et l'émergence de véhicules lourds électriques et à pile à combustible plus performants.

7. CLARTÉ NÉCESSAIRE POUR ATTEINDRE L'OBJECTIF DU PROJET DE LOI: COMMENTAIRES DÉTAILLÉS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET MODIFICATIONS RECOMMANDÉES

Nous demeurons préoccupés par la volonté du gouvernement d'aller de l'avant avec des dispositions habilitantes pour les VZE lourds. Le secteur est complexe et le déploiement de technologies avancées varie selon les sous-catégories, dont certaines n'en sont qu'à leurs balbutiements. Nous proposons ci-dessous des modifications précises au projet de loi 81 afin de clarifier la situation.

Si le projet de loi va de l'avant, il est notamment essentiel d'éviter qu'un même véhicule soit réglementé à la fois dans le parc de véhicules légers et dans celui des véhicules lourds.

Problème 1: Article 2 - Définition de « véhicule automobile lourd »

L'article 2 de la Loi est modifié pour inclure une définition de « véhicule automobile lourd » fondée sur le poids nominal brut du véhicule (PNBV) incluant celui de toute remorque, semi-remorque ou tout essieu amovible remorqué par ce véhicule, soit le « PNBV combiné » (GCWR). La définition actuelle de « véhicule automobile » ne se base que sur le PNBV et ne tient pas compte de la capacité de remorquage du véhicule.

Cette différence importante doit être corrigée, car elle crée deux seuils différents pour définir les parcs de véhicules lourds et légers. En effet, de nombreux véhicules actuellement sur le marché ont un PNBV inférieur à 4 536 kg, mais un PNBV combiné supérieur à 4 536 kg, ce qui les placerait simultanément dans les catégories « lourd » et « léger », situation incohérente.

Recommandation de modification à l'article 2:

« Véhicule automobile lourd »: un véhicule automobile servant au transport de personnes ou de biens sur un chemin public et dont le poids nominal brut du véhicule, *y compris celui de toute remorque, semi-remorque ou tout essieu amovible remorqué par ce véhicule*, est supérieur à 4 536 kg.

Problème 2: Article 3.2 – Définition de « fabricant de véhicules automobiles »

Le terme « fabricant de véhicules automobiles » est défini dans la modification de l'article 2 de la Loi, mais l'expression « principales composantes » d'un véhicule n'est pas définie. Cela pourrait engendrer de l'incertitude lorsqu'il s'agira de déterminer qui est le fabricant responsable d'un véhicule donné. Dans le domaine des véhicules lourds, la situation est déjà complexe en raison de l'existence de fabricants de véhicules complets et incomplets, de carrossiers ou d'entreprises de post-équipement (upfitters), de différents importateurs, ainsi que de véhicules destinés à l'exportation et non vendus au Québec.

Recommandation:

Simplifier la définition et y ajouter la mention « ou tel que prescrit par règlement » afin d'offrir au gouvernement la flexibilité d'adapter cette définition selon les évolutions du marché.

Problème 3: Exemption de certains types de véhicules

La modification à l'article 3.2 du projet de loi 81 confère au gouvernement la flexibilité nécessaire compte tenu de la diversité des usages dans le parc de véhicules lourds. Nous suggérons de modifier le libellé afin de permettre au gouvernement d'attribuer des crédits aux fabricants « précurseurs » dans certains segments de marché.

Recommandation de modification à l'article 3.2:

« Le ministre peut, pour une ou plusieurs années-modèles, permettre aux fabricants de véhicules de ne pas inclure certains types de véhicules automobiles lourds dans le calcul des ventes ou locations prévu au premier alinéa de l'article 3.1. ».

En laissant ce choix au constructeur, plutôt que d'exclure ces types de véhicules d'emblée, on encouragera les initiatives volontaires et précoces.

Problème 4: Clarification des années-modèles et des années civiles – Article 8(1)

L'objectif de la modification à l'article 8(1) est louable, car la définition des périodes de trois ans a toujours été compliquée par l'usage d'années-modèles qui ne coïncident pas nécessairement avec l'année civile. Nous saluons cette démarche, mais estimons que des précisions supplémentaires sont nécessaires pour refléter la réalité historique du mode de déclaration des volumes de ventes.

Recommandation de modification à l'article 8(1):

« Le ministre établit, au plus tard le 1^{er} septembre de l'année civile suivant chaque période de trois ~~années civiles~~ **modèles** consécutives, à partir des renseignements inscrits au registre prévu à l'article 11, le nombre de crédits accumulés jusqu'à cette date par un fabricant de véhicules automobiles visé à l'article 3 pour chacune de ces trois années modèles dont l'année correspond à ~~l'une des trois années civiles~~

concernées **la période**.

Pour toute période postérieure à celle incluant les années-modèles 2022, 2023 et 2024, le ministre établit les crédits prévus au premier alinéa au plus tard le 1^{er} octobre **de l'année civile qui suit la dernière année-modèle de la période**.

La première période de trois années-civiles **années modèles** consécutives inclut les années-modèles 2019, 2020 et 2021. »

Problème 5 : Année-modèle 2034 dans la Loi sur les VZE

Lors de l'adoption initiale de la Loi sur les VZE, il n'y avait pas encore d'interdiction législative concernant certains véhicules (p. ex. moteurs à essence). Aujourd'hui, l'année-modèle 2034 constitue un cas particulier : c'est la seule année de la période visée par la Loi à ne pas devoir satisfaire à un objectif de 100 % de véhicules à émissions nulles. Il serait donc préférable d'inclure l'année-modèle 2034 avec la période 2031-2033.

Recommandation de modification à l'article 8(1) :

Ajouter, après le troisième alinéa :

« La dernière période de trois années-modèles consécutives inclut les années-modèles 2031, 2032, 2033 et 2034. »

Problème 6 : Article 10 - Date de déclaration

Nous sommes opposés à la modification de l'article 10 de la Loi. Les constructeurs de véhicules sont déjà tenus de produire plusieurs rapports, pour le Québec comme pour d'autres juridictions, et l'échéancier actuel (1^{er} septembre) permet de compiler les données nécessaires. De plus, l'obtention de crédits exige l'immatriculation des véhicules, or un changement de date trop rapproché pourrait faire en sorte que des véhicules pas encore vendus échappent au calcul. Ceci est particulièrement vrai pour les véhicules lourds qui peuvent devoir être complétés ou dotés de post-équipement (up-fitting) ou, dans le cas d'un parc de véhicules, ne pas être immédiatement mis en service (immatriculés) immédiatement.

Recommandation :

Conserver la date actuelle du 1^{er} septembre ou, à la rigueur, adopter la proposition du MELCCFP de reporter l'échéance au 15 septembre pour laisser plus de temps à la compilation des données et à l'intégration des nouvelles exigences liées à l'ajout des véhicules lourds. Cette mesure serait similaire à celle qui a été apportée à l'article 12 de la Loi pour donner au Ministère un délai supplémentaire pour traiter les nouveaux rapports. À défaut, on pourrait fixer cette date par règlement pour plus de flexibilité.

Problème 7 : Crédits anticipés (« Early Action »)

Le secteur des véhicules lourds est plus complexe que celui des véhicules légers. L'introduction de ces technologies l'est donc également. Les présentes modifications ne prévoient pas de disposition habilitante pour l'octroi de crédits anticipés aux constructeurs qui s'avèrent précurseurs sur le marché. Le *California Air*

Resources Board (CARB) a accordé trois années-modèles de crédits anticipés, avec une durée de vie d'au moins cinq ans. Intégrer de telles dispositions dès maintenant dans la législation québécoise permettrait au ministre de les envisager dans la réglementation et pourrait accélérer la réduction des GES.

Recommandation:

Ajouter dans le projet de loi 81 des dispositions habilitantes permettant l'émission de crédits anticipés dans la réglementation.

Problème 8: Examen et évaluation réguliers

L'article 66 de la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants* (A-33.02) prévoit que le Ministère doit produire un rapport au gouvernement sur la mise en œuvre de la Loi et le déposer à l'Assemblée nationale du Québec tous les quatre ans. Or, l'atteinte des cibles de VZE dans le segment léger s'avère déjà exigeante, et elle le sera davantage pour le segment lourd.

Il serait donc souhaitable de procéder à une évaluation annuelle de la faisabilité des objectifs fixés et de l'état du marché (infrastructures, incitatifs financiers, avancées technologiques, etc.) afin d'assurer l'adéquation entre les obligations imposées et la capacité réelle d'y répondre. En l'absence d'une disposition semblable à la réglementation californienne *Advanced Clean Fleet*, il faudra moduler les mesures en fonction de l'avancement des solutions d'infrastructure et d'incitation à la demande.

Recommandation:

Ajouter une disposition dans la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants* (A-33.02) prévoyant que le Ministère consulte chaque année les acteurs du secteur pour évaluer les conditions de marché et la progression vers les cibles, et pour recommander, au besoin, l'ajustement des obligations. Un rapport serait remis à l'Assemblée nationale du Québec.

Problème 9: Projet de loi n° 81 – Autres modifications législatives

Le Projet de loi n° 81 confère de nouveaux pouvoirs au gouvernement pour imposer des obligations non seulement aux producteurs et aux organismes de responsabilité élargie du producteur (REP), mais également à d'autres acteurs qui interviennent dans la gestion de certaines matières résiduelles désignées (par exemple les transporteurs ou les recycleurs).

Nous recommandons:

- des méthodes de calcul de l'indemnisation clairement définies;
- des facteurs à prendre en compte pour évaluer la faisabilité et l'impact de nouvelles obligations.
- des exigences de consultation obligatoire qui devraient être ajoutées, car ces éléments ne sont pas inclus dans le projet de loi, afin que les coûts restent compétitifs pour les consommateurs québécois et soutiennent une économie circulaire.

Clarifier et éviter la duplication

Certains produits contiennent des matériaux à faible valeur de revente ou mal adaptés aux chaînes de recyclage existantes. Pour ces cas, le gouvernement du Québec pourrait se servir des nouveaux pouvoirs prévus par le projet de loi 81 afin de renforcer les mesures de collecte et de traitement.

Toutefois, si on impose de nouvelles règles dans des secteurs déjà couverts par d'autres programmes, on risque d'alourdir les démarches et d'engendrer des coûts supplémentaires pour les entreprises et, ultimement, pour le consommateur québécois – sans amélioration réelle en matière de protection de l'environnement.

Cas des batteries de véhicules électriques

Actuellement, l'industrie automobile gère déjà la fin de vie des batteries de véhicules électriques. En l'espèce, la REP ne semble pas nécessaire, mais il faudrait assouplir certaines règles sur les matières résiduelles dangereuses pour faciliter le transport et la valorisation des batteries lithium-ion. Ainsi, on favoriserait le recyclage ou la réutilisation de ces batteries, tout en attirant potentiellement des batteries provenant de l'extérieur du Québec, ce qui encouragerait la création d'une véritable économie circulaire.

Recommandations

L'industrie automobile encourage le ministère de l'Environnement (MELCCFP) à consulter et mobiliser les parties prenantes afin de :

- Identifier les obstacles spécifiques à la gestion de ces matières résiduelles au Québec.
- Envisager des modifications réglementaires pour corriger ces problèmes,
- Éviter de multiplier les obligations au risque de faire grimper les coûts pour les consommateurs.

En somme, le projet de loi n° 81 apporte de nouveaux leviers pour la gestion des déchets tout en soulevant des questions d'harmonisation et de rentabilité. Une approche mesurée, concertée et intégrée sera nécessaire pour que ces changements servent efficacement la protection de l'environnement sans alourdir inutilement les processus et les coûts pour l'ensemble de la société québécoise.

8. CONCLUSION

La CCAQ, la CMAC et l'ACCV reconnaissent l'importance de la transition vers les véhicules à émissions nulles et de la réduction des émissions de GES. Toutefois, l'application d'une norme VZE arbitraire au secteur du camionnage lourd comporte des risques élevés pour la compétitivité, l'innovation et la vitalité économique du Québec. L'harmonisation avec les autres juridictions nord-américaines est donc un enjeu majeur pour éviter l'isolement réglementaire, préserver la performance du Québec sur les marchés continentaux et garantir un cadre propice à l'investissement.

En encourageant une approche coordonnée, avec un phasage progressif des obligations aligné sur l'adoption par la clientèle, un soutien financier approprié et un dialogue continu avec l'industrie, le gouvernement du Québec pourra atteindre ses objectifs environnementaux sans compromettre la force de notre industrie du transport lourd. La CCAQ, la CMAC et l'ACCV sont disposées à collaborer étroitement avec le gouvernement et les acteurs concernés afin de mettre en place des solutions réalistes, équilibrées et efficaces.

Déposé par:

La Corporation des concessionnaires automobiles du Québec (CCAQ)

Les Constructeurs Mondiaux d'Automobiles du Canada (CMAC)

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV)



CCAQ
CORPORATION DES
CONCESSIONNAIRES
AUTOMOBILES DU
QUÉBEC



Constructeurs mondiaux d'automobiles
du Canada



**Canadian Vehicle
Manufacturers' Association**
Association canadienne
des constructeurs de véhicules