



**Constructeurs mondiaux d'automobiles  
du Canada**

Membres: BMW · Honda · Hyundai · Jaguar Land Rover  
Kia · Mazda · Mercedes-Benz · Mitsubishi · Nissan · Porsche  
Subaru · Toyota · Volkswagen · Volvo

Associés: Denso · Ferrari · Isuzu · McLaren

Toronto, le 11 février 2015

**CTE - 054M  
C.P. - Développement  
durable révisée  
2015-2020**

Madame Louisette Cameron  
Secrétaire  
Commission des transports et de l'environnement  
Édifice Pamphile-Le May  
1035, rue des Parlementaires  
3e étage, Bureau 3.15  
Québec (Québec) G1A 1A3

Objet : Mémoire des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada portant sur la Stratégie gouvernementale de développement durable révisée 2015-2020

Madame Cameron,

Je vous écris au nom des 14 compagnies membres des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC) concernant les récentes audiences sur la Stratégie gouvernementale de développement durable révisée 2015-2020. Nous félicitons les membres de la Commission pour l'examen de cette importante stratégie gouvernementale visant à assurer que l'économie du Québec puisse continuer à croître et à prospérer tout en respectant l'environnement.

Nous apprécions la possibilité de vous transmettre cette brève présentation qui s'ajoute à celle fournie conjointement avec la Corporation des concessionnaires du Québec (CCAQ) et l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV). Nous soumettons ce document à la lumière de certaines questions soulevées au cours des audiences qui sont d'intérêt pour nos membres et leurs concessionnaires. Plus spécifiquement, certains témoins ont proposé la perspective d'un « mandat zéro émission » au Québec, bien que cela semble dépasser les paramètres de la présente stratégie visant les ministères. De plus, nous souhaitons corriger certains commentaires portant sur ce mandat zéro émission et sur les véhicules électriques.

À titre d'information, CMAC défend une politique publique judicieuse pour assurer que le marché canadien de l'automobile soit concurrentiel et durable. Nos membres sont dévoués à répondre aux besoins des Québécois en matière de déplacements en leur offrant un choix varié, des caractéristiques de sécurité et des technologies environnementales à la fine pointe de l'industrie. Ils s'efforcent également à éliminer les contraintes réglementaires et les barrières à l'importation et à l'exportation qui ne sont pas essentielles.

En 2014, les véhicules vendus par les compagnies membres du CMAC représentaient 85 pour cent des véhicules de promenade achetés par les Québécois et environ 70 pour cent de l'ensemble des véhicules de toutes catégories vendus au Québec. En outre, les membres du CMAC peuvent compter sur 67 pour cent des concessionnaires du Québec, employant environ 23 500 Québécois. Nos membres sont à l'origine de neuf des dix marques de véhicules ayant permis aux concessionnaires d'effectuer plus grand nombre de ventes par concession en 2014.

#### Les objectifs d'une politique publique pour les véhicules électriques au Québec

Nos membres sont conscients qu'il y a un certain nombre d'objectifs émanant de politiques publiques lié à l'électrification des transports au Québec. Avec son abondance d'électricité propre (on estime que 97% de l'électricité du Québec provient de la production hydroélectrique), il est facile de comprendre pourquoi la province souhaite déployer des véhicules électriques (VÉ) étant donné que la production d'hydroélectricité ne produit pas de gaz à effet de serre (GES) tout comme l'utilisation d'un VÉ à batterie (VÉB). En outre, utiliser l'électricité pour le

transport en véhicule, à la place d'un moteur à combustion interne ou un moteur à allumage par compression diesel, est considéré comme un moyen pour réduire la dépendance de la province au pétrole importé.

Ces objectifs sont admirables, toutefois il faut comprendre qu'il y a actuellement seulement environ 4 800 véhicules électriques sur les routes au Québec sur un total de 4,9 millions de véhicules immatriculés dans la province. Il est clair que la croissance et la pénétration des VÉ sur le marché se produisent à un rythme beaucoup plus rapide que la technologie hybride il y a une décennie, néanmoins il semble évident que même une augmentation immédiate, de 10 ou 20 fois les ventes de VÉ au Québec, aurait un impact marginal sur :

- la réduction des émissions de GES provenant du transport;
- la réduction de l'utilisation de l'essence ou du diesel importé pour le transport; ou
- l'utilisation locale de l'hydroélectricité qui a la capacité d'alimenter 1-2 millions de VÉ.

### L'industrie automobile et les changements climatiques au Québec

Le secteur des transports était responsable de 44 pour cent des 78,3 t de CO<sub>2</sub> d'émissions de GES équivalent du Québec en 2012. Les véhicules légers à essence et au diesel sont responsables de 52 pour cent des émissions de GES dans le secteur des transports, ou 23 pour cent des émissions totales de GES du Québec. Alors que les émissions des véhicules légers ont augmenté de 15 pour cent depuis 1990, il convient de rappeler que les immatriculations de véhicules au Québec ont augmenté de 57 pour cent depuis 1994 seulement. Ainsi, quoique les émissions soient légèrement à la hausse, il y a beaucoup plus de véhicules sur la route, ce qui démontre que le parc de véhicules routiers est aujourd'hui beaucoup plus économe en matière de consommation de carburant résultant en moins d'émissions de GES. De plus, en termes absolus, les émissions provenant du secteur du transport routier sont à la baisse, après avoir atteint un sommet en 2010, selon le Rapport d'inventaire national 1990-2012: Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada d'Environnement Canada (voir tableau ci-bas).

Les émissions de GES pour les transports routiers vont poursuivre leur tendance à la baisse d'une manière significative. Cela résulte du fait qu'en collaboration avec les États-Unis et le Québec, le gouvernement fédéral a adopté un règlement de GES strict pour les véhicules légers couvrant la période de 2011 à 2016. En plus, le gouvernement fédéral a aligné sa deuxième série de règlements sur les émissions de GES, couvrant la période 2017-2025, avec celle des États-Unis et de la Californie, qui sera vraiment exigeante technologiquement. Ces cibles nécessiteront que tous les fabricants adoptent une approche à multiples facettes pour encourager l'efficacité énergétique et la réduction des GES.

L'éventail de technologies déployé comprendra des améliorations au moteur à combustion interne, la réduction du poids des panneaux de carrosserie et des composantes des véhicules et l'application de technologies de propulsion avancées, y compris les véhicules hybrides rechargeables (VHR), les véhicules électriques à batterie, les véhicules électriques à pile à combustible et une variété d'autres technologies. Ces mêmes règlements exigeront une amélioration annuelle de 5 pour cent de l'efficacité de la consommation de carburant pour les voitures de promenade et une amélioration de 3 pour cent pour celle des camions légers. Ces exigences sont gigantesques étant donné que l'amélioration historique de l'efficacité énergétique a été de l'ordre de 1 pour cent annuellement. Par conséquent, un modèle de véhicule de l'année 2025 devra consommer 50 pour cent moins de carburant qu'un modèle de l'année 2008.

Ainsi, alors que le gouvernement du Québec se concentre—pour des raisons de politiques publiques probablement valables—sur une seule technologie de pointe, soit les véhicules électriques, les fabricants eux, doivent déployer un éventail de technologies de pointe pour répondre aux règlements sur les GES. Nous invitons donc le gouvernement à considérer l'ensemble des technologies permettant l'atteinte des objectifs de réduction des GES dans ses stratégies et plans d'action.

Table A11-10 1990-2012 GHG Emission Summary for Quebec

Greenhouse Gas Categories								
	1990	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012
<i>kt CO<sub>2</sub> equivalent</i>								
<b>TOTAL</b>	<b>84 000</b>	<b>84 000</b>	<b>85 600</b>	<b>84 600</b>	<b>83 600</b>	<b>79 200</b>	<b>80 600</b>	<b>78 300</b>
<b>ENERGY</b>	<b>57 700</b>	<b>60 200</b>	<b>60 800</b>	<b>61 400</b>	<b>61 100</b>	<b>57 400</b>	<b>58 200</b>	<b>56 200</b>
a. Stationary Combustion Sources	29 600	27 900	26 500	24 900	24 700	21 600	21 800	20 700
Electricity and Heat Generation	1 480	562	601	431	633	427	401	520
Fossil Fuel Production and Refining	3 400	3 200	3 700	3 700	3 600	1 900	2 300	2 100
Mining & Oil and Gas Extraction	734	904	315	959	1 580	1 200	481	648
Manufacturing Industries	12 200	11 300	10 200	9 910	8 100	8 130	9 070	8 870
Construction	455	190	306	309	385	417	341	362
Commercial & Institutional	4 210	5 510	5 220	4 210	5 150	4 860	4 860	3 960
Residential	6 820	6 010	5 840	5 140	4 880	4 170	4 020	3 830
Agriculture & Forestry	287	261	290	291	410	447	397	404
b. <b>Transport<sup>a</sup></b>	<b>27 700</b>	<b>31 600</b>	<b>33 600</b>	<b>35 700</b>	<b>35 600</b>	<b>35 100</b>	<b>35 700</b>	<b>34 800</b>
Civil Aviation (Domestic Aviation)	820	750	750	730	670	660	630	630
Road Transportation	20 600	24 900	27 500	27 400	27 400	27 500	27 300	27 300
Light-Duty Gasoline Vehicles	11 800	11 200	10 600	10 600	10 500	10 500	10 200	10 200
Light-Duty Gasoline Trucks	3 720	6 500	7 690	7 730	7 660	7 660	7 490	7 450
Heavy-Duty Gasoline Vehicles	578	539	854	889	892	903	891	895
Motorcycles	31.8	46.9	80.4	83.7	83.9	84.9	83.7	84.1
Light-Duty Diesel Vehicles	184	179	221	246	261	276	294	306
Light-Duty Diesel Trucks	192	357	360	361	363	366	373	372
Heavy-Duty Diesel Vehicles	3 980	6 080	7 670	7 470	7 580	7 660	7 930	7 990
Propane & Natural Gas Vehicles	110	36	34	29	26	30	30	34
Railways	570	800	710	900	930	850	900	940
Navigation (Domestic Marine)	1 400	1 300	1 300	1 600	1 800	1 300	990	840
Other Transportation	4 300	3 800	3 300	5 100	4 900	4 700	5 900	5 100
Off-Road Gasoline	1 400	1 300	1 400	1 100	1 400	1 300	1 800	1 400
Off-Road Diesel	2 900	2 500	1 600	3 700	3 300	3 200	4 000	3 500
Pipelines	25.8	107	335	255	227	154	150	201
c. Fugitive Sources	380	610	720	740	720	700	650	660
Coal Mining	-	-	-	-	-	-	-	-
Oil and Natural Gas	380	610	720	740	720	700	650	660

### Véhicules à zéro émission (véhicule électrique) : L'expérience au Québec

Certains des groupes ayant témoigné devant la Commission ont plaidé en faveur d'un « mandat zéro émission » similaire à la Californie qui serait imposé aux manufacturiers automobiles, malheureusement souvent en se basant sur des anecdotes. Par exemple, il y aurait une offre insuffisante de VÉ sur le marché québécois ou que la sélection des VÉ serait limitée par rapport aux juridictions des États-Unis où l'on retrouve ce type de mandat. Un « mandat zéro émission », comme il est prévu en Californie, requiert que les manufacturiers offrent pour la vente un certain pourcentage de véhicules à zéro émission. La vente de ces véhicules génère des crédits qui sont nécessaires pour se conformer à la réglementation. Les véhicules à zéro émission admissibles comprennent: les véhicules électriques entièrement à batterie, les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules à pile à combustible. Il est à noter que certains des témoins devant la Commission ont suggéré qu'il n'y a pas de place pour les véhicules à pile à combustible au Québec ni dans le cadre d'un « mandat zéro émission ». Cette position est difficile à concilier en considérant que le Québec pourrait, avec son abondance d'hydroélectricité et ses importantes ressources en eau, devenir un centre d'excellence pour le développement mondial de l'hydrogène et que ces véhicules sont également sans émissions.

### Notre position sur un mandat zéro émission

Les membres du CMAC ne croient pas qu'une forme ou une autre de « mandat zéro émission » est nécessaire pour stimuler l'adoption des VÉ par les Québécois.

Présentement, les programmes actuels du gouvernement du Québec de subvention du prix d'achat de véhicules par le biais d'un remboursement pour les VÉ au point de vente et les subventions pour l'achat de stations de recharge sont la clé de la réussite au Québec qui est la juridiction canadienne ayant le plus de succès en terme de ventes de VÉ. De même, les 77 partenaires qui ont travaillé à installer 316 stations de recharge de 240 volts et les 8 stations de recharge rapide de 400 volts ont créé le premier réseau de stations de recharge publique au Canada, connu sous le nom de Circuit électrique. Ce circuit public a dramatiquement aidé à développer la confiance des consommateurs

et la demande associée pour les VÉ. Les incitatifs à la fois pour le véhicule et la station de charge combinés aux investissements privés et publics dans l'infrastructure de recharge ont contribué aux succès en matière de vente de VÉ au Québec.

Nous continuons à croire que les ventes de VÉ continueront à croître de façon exponentielle, non seulement au Québec, mais aussi ailleurs, alors que plus de fabricants introduiront des VÉ au fur et à mesure que la technologie liée aux batteries améliore l'autonomie des VÉ. De plus, le coût de la batterie dans le VÉ diminue, réduisant ainsi l'écart entre le prix d'un véhicule à essence et celui d'un véhicule à « zéro émission ». Le maintien des incitatifs pour les véhicules électriques et les stations de recharge semblent essentiels pour encourager la demande pour les VÉ au Québec. Ces incitatifs ne doivent pas—et ne devraient pas—durer éternellement, mais actuellement ils sont nécessaires pour continuer à encourager la pénétration des VÉ sur le marché.

Dans l'environnement actuel, il est toutefois très douteux qu'un gain quelconque soit obtenu en suivant le modèle américain mettant en œuvre une version déformée du « mandat zéro émission » de la Californie.

À cet égard, il convient de noter que les entreprises membres du CMAC fabriquent cinq des neuf modèles de VÉB sur le graphique ci-dessous. Les membres du CMAC sont aussi responsables de 81 pour cent des ventes de ces véhicules au Québec. De même, il convient également de souligner que les membres du CMAC sont responsables de 5 pour cent des ventes de VHR et 4 des 8 modèles de VHR disponibles au Québec. D'autre part, veuillez noter que la Porsche Panamera rechargeable est absente de ce tableau et que la Fisker Karma n'est plus disponible puisque le fabricant a déclaré faillite en novembre 2013.

**Total des ventes accumulées de VÉ au Canada**

Estimate through January 2015	AB	BC	MB	NB	NL	NS	ON	PE	QC	SK	NT	YT	TOTAL
<b>BEV</b>	<b>101</b>	<b>1153</b>	<b>34</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>30</b>	<b>1934</b>	<b>6</b>	<b>1931</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5097</b>
BMW i3	1	45					30		19	1			96
CHEVROLET SPARK		1					7	1	22				31
FORD FOCUS	5	34				1	57		95	2			194
KIA SOUL EV		2					11		11				
MITSUBISHI IMIEV	11	89	5	2		2	95	1	286	1			492
NISSAN LEAF	29	437	20	3	1	17	576	4	956	7	1	1	2052
SMART FORTWO	7	141	2				402		243				795
TESLA MODEL S	41	395	6	3	1	10	727		292	2			1477
TESLA ROADSTER	8	9	1				27		7	1			53
TOYOTA RAV4							2			1			3
<b>PHEV</b>	<b>123</b>	<b>453</b>	<b>38</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>1473</b>	<b>1</b>	<b>2894</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4929</b>
BMW i3		30		1			33		26				90
BMW i8		5					14						19
CHEVROLET VOLT	96	327	33	16	6	9	1186	1	2532	18			4224
CADILLAC ELR		9					21		27				57
TOYOTA PRIUS PHV	7	22	2	1			71		112	1			216
FORD C-MAX ENERGY	7	21	2	1			68		106	1			206
FORD FUSION ENERGY	4	13	1	1			40		64	1			124
FISKER KARMA	9	26					40		27				102
<b>Grand Total</b>	<b>224</b>	<b>1606</b>	<b>72</b>	<b>28</b>	<b>8</b>	<b>39</b>	<b>3407</b>	<b>7</b>	<b>4825</b>	<b>35</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>10026</b>
Estimate through January 2015	AB	BC	MB	NB	NL	NS	ON	PE	QC	SK	NT	YT	TOTAL
Toyota and Ford Figures are updated quarterly.													

Des groupes font valoir que certains modèles de VÉ ne sont pas disponibles au Québec pour justifier un « mandat zéro émission ». Ils citent le cas de la Toyota RAV 4 électrique, qui a été construite à Woodstock, en Ontario. Les trois unités enregistrées représentent probablement des véhicules de Toyota Canada, étant donné que l'ensemble

du tirage de 2 600 unités de production a été vendu uniquement en Californie auprès de certains concessionnaires dans les principaux marchés métropolitains de Los Angeles, Orange County, la région de San Francisco, San Diego et Sacramento. Aucun autre État n'a reçu la RAV4 électrique. Le véhicule était admissible à un crédit de \$ 7 500 d'impôt fédéral en plus d'un rabais de \$ 2 500 par le biais du *Clean Vehicle Rebate Program* de la Californie—qui équivaut à une réduction de \$ 10 000 sur un véhicule avec un prix du manufacturier suggéré de \$ 49 800 plus le transport. La production du véhicule a pris fin en 2014. Donc, s'il est vrai que la Toyota RAV 4 est fabriquée au Canada, elle n'est pas disponible au Canada et dans aucun autre État avec un « mandat zéro émission ».

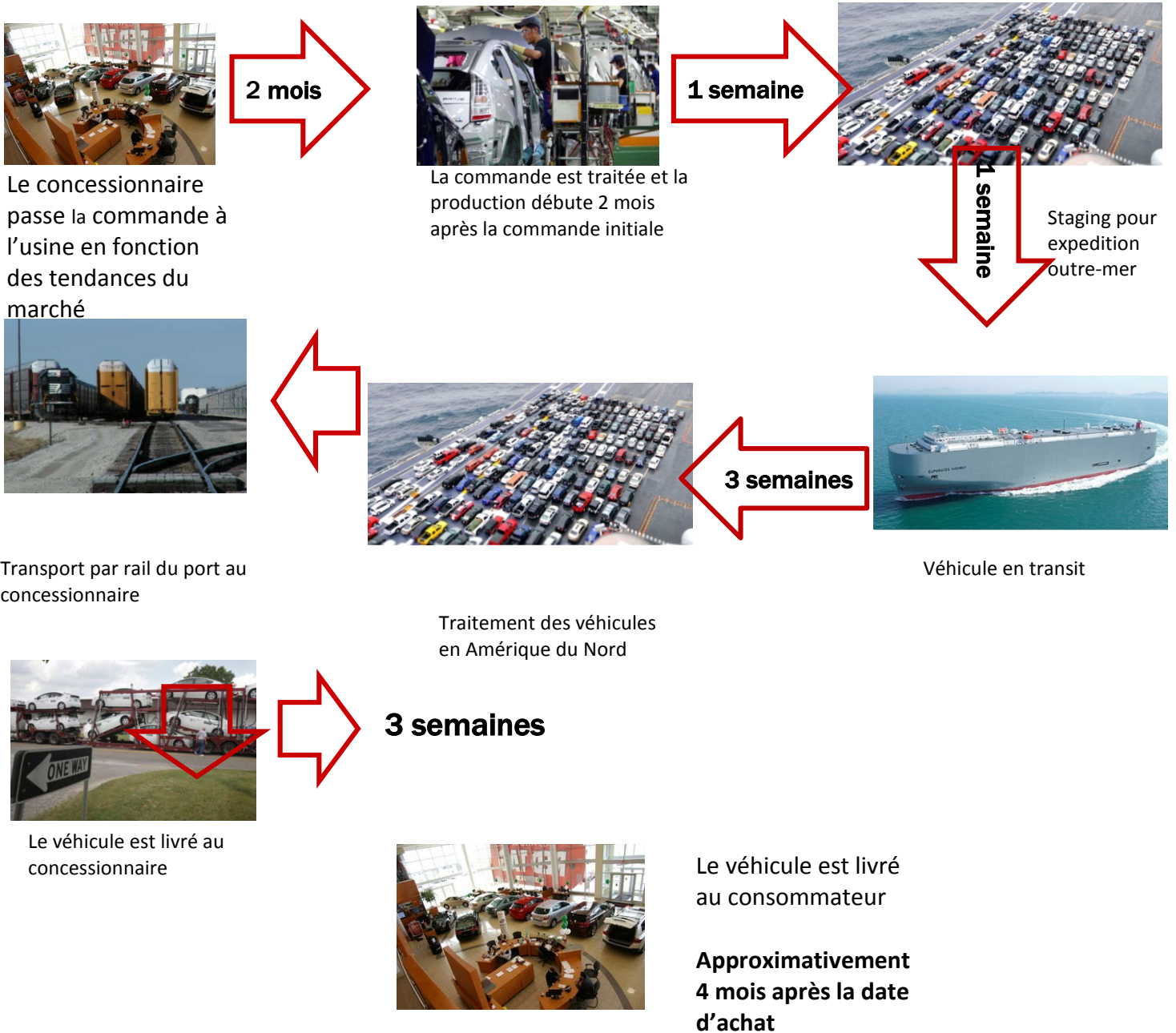
#### Disponibilité des modèles de VÉ et pénétration du marché

Alors que les critiques suggèrent qu'il existe un niveau insuffisant de pénétration de VÉ au Québec, il est intéressant de noter ce qui suit : le Québec a environ 23 pour cent du total des immatriculations de véhicules au Canada, selon les chiffres de ventes *Plug'n Drive*, mais il est responsable de **48 pour cent** de toutes les ventes de VÉ. Le Québec a vendu 42 pour cent de plus de VÉ que l'Ontario, malgré le fait que cette province offre un incitatif aux consommateurs qui est de \$ 500 supérieur à celui offert par le Québec. En plus, l'Ontario a 55 pour cent plus de véhicules enregistrés que le Québec (7,5 millions contre 4,9 millions) et l'Ontario est responsable de 33 pour cent du total des immatriculations de véhicules au Canada comparativement à 23 pour cent au Québec. En ce sens, le Québec a une pénétration de VÉ très enviable sur son marché. Alors que les ventes fermes de 2014 de VÉ ne sont pas encore disponibles pour le Québec, il est raisonnable de penser que les ventes de VÉ étaient d'au moins 2 200 unités pour 2014. Avec des ventes provinciales totales l'an dernier de 423 000 unités, les VÉ représentaient 0,5 pour cent de toutes les ventes. Bien que le nombre de VÉ vendus par rapport aux ventes totales soit faible en termes relatifs, il est toutefois en croissance puisque les ventes de VÉ en 2014 étaient environ 70 pour cent plus élevées au Québec qu'en 2013.

Par ailleurs, le Vermont est souvent considéré par certains au Québec comme étant une histoire à succès en matière de ventes de VÉ, notamment puisqu'il s'est doté d'un « mandat zéro émission » comme la Californie. Toutefois, les ventes de VÉ en 2014 au Québec, en pourcentage des ventes totales, seront environ quatre fois plus élevées que celles du Vermont.

À l'exception de Kia, qui vient récemment de lancer son VÉ Soul au Québec, tous les fabricants du CMAC comptent un approvisionnement suffisant de VÉ dans leurs inventaires pour répondre à la demande des consommateurs du Québec. Dans les cas où un concessionnaire n'a plus de VÉ en stock, il faut comprendre que le véhicule doit alors être commandé—comme tout autre véhicule—et que le calendrier de livraison peut prendre un certain nombre de semaines. Pour comprendre les éléments de la chronologie pour la livraison d'un véhicule « commandé à l'usine », veuillez voir le schéma ci-dessous. Ce schéma met en évidence les différents éléments de la logistique de commande et d'expédition associés à un véhicule commandé à l'usine.

## Processus et logistique de la commande d'un véhicule



Par conséquent, pour tout véhicule en provenance d'une usine à l'étranger, VÉ ou non, il faudra environ quatre mois pour offrir ce véhicule au concessionnaire une fois qu'il a été commandé. Il peut y avoir des situations où un modèle de VÉ n'est pas disponible chez un concessionnaire. Il faut aussi se rappeler que ce ne sont pas tous les concessionnaires qui sont autorisés, par le fabricant, à vendre des véhicules de créneau, comme les VÉ. Des concessionnaires peuvent également ne pas être prêts à faire les investissements nécessaires dans les équipements, la formation et la promotion nécessaires pour être un concessionnaire désigné. Lorsque le concessionnaire décide de faire ces investissements, beaucoup de temps, d'énergie et de ressources financières tant pour ce dernier que

pour le fabricant doivent être investis afin d'offrir des VÉ aux consommateurs. Il faut savoir que les manufacturiers et les concessionnaires n'ont pas fait ces investissements importants dans leurs réseaux et la formation des employés pour vendre des VÉ, pour simplement pousser les consommateurs vers des véhicules plus énergivores, comme certains témoignages le soutenaient. De plus, il faut savoir que les VÉ ne répondent pas nécessairement aux besoins de tous les consommateurs qui souhaitent en acheter un. Il est donc essentiel que les concessionnaires et les vendeurs consultent adéquatement chaque acheteur potentiel de VÉ pour assurer une expérience client positive.

Il faut aussi se rappeler que l'ensemble du marché canadien (1,85 million de ventes l'année dernière) représente environ 2 pour cent des ventes totales de véhicules à l'échelle mondiale. Le désir de certains d'avoir plus de modèles de VÉ offerts au Québec que ce qui est actuellement disponible sera influencé par des actions dans les grands marchés automobiles du monde, à savoir la Chine, les États-Unis et le Japon. En outre, alors qu'il peut y avoir certains VÉ offerts dans d'autres pays qui ne sont pas offerts au Québec ou au Canada, il faut aussi se rappeler que les véhicules vendus au Canada doivent également respecter les normes de sécurité canadiennes, entre autres exigences, afin d'être mis en vente ici.

### **Conclusion**

En résumé, nous sommes impatients à la perspective de partager plus d'informations et d'accroître le dialogue avec le gouvernement et les membres de cette commission. Une consultation élargie et approfondie sur ces questions donne généralement les meilleurs résultats. Les membres du CMAC seraient heureux d'avoir l'opportunité de contribuer davantage à la discussion portant sur les véhicules.

En ce qui a trait aux VÉ et à la volonté du Québec de poursuivre agressivement une stratégie d'électrification des transports, à nouveau, nous suggérons qu'une consultation élargie avec l'industrie automobile serait l'occasion de poursuivre la discussion de façon collaborative afin de répondre aux cibles de réduction des émissions de GES et à déployer la stratégie d'électrification des transports sans nuire indûment aux fabricants de véhicules ou aux vendeurs.

Bref, le Québec devrait être fier de son rôle de leadership en matière de ventes de VÉ et les mesures favorables pour inciter les consommateurs à acheter ce type de véhicule. Nous suggérons que l'accès aux voies réservées aux véhicules multioccupants, la recharge gratuite et l'augmentation de la pénétration des VÉ dans la flotte gouvernementale de véhicules seraient des moyens supplémentaires pour encourager la pénétration globale des VÉ dans la province. La demande des consommateurs est influencée à la fois par le coût du véhicule et l'utilité du véhicule (par exemple l'autonomie) entre autres. L'idée d'obliger les fabricants à augmenter l'offre des VÉ par l'entremise d'un « mandat zéro émission » (surtout quand il semble clair qu'il n'y a pas de problèmes d'approvisionnement des VÉ au Québec) ne fera rien pour répondre à la demande des consommateurs. Un tel mandat ne fera qu'augmenter le coût et les perturbations du marché pour les fabricants et les concessionnaires.

Je vous remercie encore pour cette opportunité de fournir des commentaires additionnels et des clarifications sur des enjeux soulevés par certains témoins concernant les VÉ et un « mandat émission zéro ».

Je vous prie, Madame, de recevoir mes cordiales salutations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Adams'.

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

- c. c.    Monsieur David Heurtel, Ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la  
Lutte contre les changements climatiques  
Monsieur Pierre Arcand, Ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles  
Monsieur Robert Poëti, Ministre des Transports