

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

POURQUOI LES RÉGLEMENTATIONS CANADIENNES SUR LES ÉMISSIONS  
DES VÉHICULES SONT-ELLES À LA REMORQUE DES ÉTATS-UNIS ?

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ

COMME EXIGENCE PARTIELLE  
DE LA MAÎTRISE EN SCIENCE POLITIQUE

PAR

LOUIS-JOSEPH COUTURIER

AOÛT 2017

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.10-2015). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»



## REMERCIEMENTS

J'aimerais remercier en premier lieu ma directrice de mon mémoire, Maya Jegen pour son appui patient et dévoué. Un bon mémoire est avant tout un mémoire déposé. Sans sa dose de réalisme pour m'aider à trouver une voie et m'y tenir mon mémoire n'aurait été ni l'un ni l'autre. J'aimerais remercier également mes professeurs de maîtrise qui ont fortement teinté la réflexion académique en filigrane de mon mémoire : Christian Deblock, Erick Lachapelle, Hugo Séguin et Tania Gosselin. Comme le dit si bien l'expression : « nous sommes des nains sur des épaules de géants ». Pour ma part, j'estime avoir été tout au long de ma maîtrise assis sur les épaules non de géants, mais bien de titans.

Enfin, j'aimerais remercier mon épouse, Barbara Renault, et ma mère, Anne Bourassa pour leur soutien moral.



## TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....	i
LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES.....	v
RÉSUMÉ.....	vii
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE 1	
REVUE DE LA LITTÉRATURE.....	9
1.1 Les travaux généraux sur la convergence comme phénomène politique.....	9
1.2 La convergence des réglementations sur les émissions polluantes des véhicules.....	15
CHAPITRE 2	
CADRE THÉORIQUE DE LA RECHERCHE.....	23
2.1 La théorie du Trading-up.....	24
2.2 La théorie du Investing-up.....	27
2.3 Le modèle néo-réaliste de Drezner de la convergence réglementaire.....	29
2.4 Hypothèses de travail.....	35
CHAPITRE 3	
CADRE MÉTHODOLOGIQUE DE LA RECHERCHE.....	37
CHAPITRE 4	
PORTRAIT ACTUEL ET HISTORIQUE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE CANADIENNE ET DE SON CADRE RÉGLEMENTAIRE EN MATIÈRE D'ÉMISSION POLLUANTES.....	43
4.1 Évolution historique de l'industrie automobile au Canada.....	43
4.2 Évolution historique des réglementations canadiennes sur les émissions polluantes des véhicules.....	52

CHAPITRE 5	
ANALYSE DE LA POSITION DES GROUPES ENVIRONNEMENTAUX CANADIENS ET DES PRODUCTEURS AUTOMOBILES CANADIENS .....	69
5.1 Une coalition contre nature au Canada? .....	70
5.2 Positionnement systématique des acteurs vis-à-vis de la réglementation.....	75
5.3 Discussion .....	84
CONCLUSION.....	87
BIBLIOGRAPHIE .....	93

## LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

ACCV	Association canadienne des constructeurs de véhicules
AFIAC	Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada
ALÉNA	Accord de libre-échange nord-américain
CO	Monoxyde de carbone
EPA	Environmental Protection Agency
GM	General Motors
HO	Hydroxyde
NOX	Oxyde d'azote
PED	Pays en voie de développement
GES	Gaz à effet de serre
ONG	Organisation non gouvernementale
TEA	Toronto Environmental Alliance
UE	Union européenne
VUS	Véhicule utilitaire sport



## RÉSUMÉ

Dans ce mémoire, nous tenterons de comprendre pourquoi les réglementations canadiennes sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules ont été alignées sur celles des États-Unis. Plus précisément, la question qui nous intéresse est de comprendre les mécanismes de transmission qui soutiennent la convergence observée entre la réglementation canadienne et celle des États-Unis. Notre cadre théorique sera constitué des théories du *Trading-up*, celle du *Investing-up* et la théorie néo-réaliste de Drezner. À l'instar de ces trois théories, nous mettrons l'accent sur le rôle des acteurs nationaux – producteurs automobiles nationaux et les organisations non gouvernementales (ONG) environnementales – comme courroies de transmission de la réglementation d'un État à l'autre. Nous baserons notre analyse sur les positions publiques de ces deux groupes d'acteurs lors des modifications envisagées ou avérées de la réglementation canadienne sur les émissions de GES des véhicules prises par le gouvernement fédéral canadien entre 2000 à 2014. Notre première hypothèse de travail, dérivée des théories du *Trading-up* et du *Investing-up*, portera sur les coalitions contre nature. Nous faisons l'hypothèse que les deux groupes appuieront de manière concomitante un changement de réglementation canadienne lorsque la réglementation états-unienne est plus stricte que celle prévalant au Canada. Notre deuxième hypothèse, dérivée des travaux de Drezner, veut que les producteurs automobiles canadiens appuient systématiquement dans la période à l'étude un alignement de la réglementation canadienne sur celles des États-Unis, alors que les groupes environnementaux appuient une réglementation qui soit plus ou aussi stricte que celle prévalant aux États-Unis. À partir d'une analyse des positions des acteurs, exprimées sur les sites web et lors des consultations gouvernementales, nous confirmerons nos deux hypothèses. Nous concluons donc d'une part que les trois théories mobilisées ciblent avec justesse les courroies de transmission à l'œuvre dans la convergence des deux États. Leurs prédictions quant aux positions de ces acteurs en matière de convergence réglementaire s'avèrent également justes. Leur assise empirique s'en voit de ce fait renforcer. De plus, nous concluons que d'autres acteurs – nommément les syndicats des industries réglementées et les producteurs internationaux – mériteraient d'être davantage pris en compte dans les futures recherches sur la convergence réglementaire.

Mots clefs associés à la recherche : Réglementations sur les émissions des véhicules, convergence, *Trading up*, *Investing up*, modèle néo-réaliste de Drezner.



## INTRODUCTION

Dans un discours maintenant célèbre au *Washington Press Club*, l'ancien premier ministre du Canada, Pierre E. Trudeau, décrivait en ces mots la relation canado-états-unienne : « Living next to you is in some ways like sleeping with an elephant. No matter how friendly and even-tempered is the beast, if I can call it that, one is affected by every twitch and grunt » (CBC, 1969). L'histoire a parfois une drôle de façon de se répéter. L'actuel premier ministre du Canada, Justin Trudeau, fils de Pierre E. Trudeau, doit dormir avec un éléphant états-unien des plus agités. Sur de nombreux dossiers, comme, par exemple, la fiscalité aux entreprises ou bien la survie de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA), l'actuel gouvernement Trudeau se voit dans l'obligation de redéfinir ses choix politiques en fonction des politiques états-uniennes.

L'influence états-unienne est également ressentie sur les politiques canadiennes en matière d'atténuation des changements climatiques. Par exemple, devant la volte-face du président Donald Trump dans ce dossier, le gouvernement Trudeau a décidé de reculer sur ses engagements pris en vue de réduire les émissions de méthane du secteur pétrolier canadien pour ne pas désavantager l'industrie canadienne (Le Devoir, 2017). Dans le dossier de la réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules<sup>1</sup>, le gouvernement Trump s'est engagé à revoir à la baisse, voire à éliminer, les cibles contraignantes de réduction de la consommation des véhicules, adoptées par la précédente administration. Or, pour des raisons relatives au maintien de sa compétitivité, certains représentants de l'industrie automobile canadienne estiment qu'il est nécessaire que le gouvernement canadien s'ajuste de concert avec son

---

<sup>1</sup> Dans cette recherche les réglementations sur les émissions de GES des véhicules et les réglementations sur l'efficacité énergétique des véhicules seront traitées comme étant des synonymes (voir chapitre 4 : infra-note 9).

principal partenaire commercial (Vancouver Sun, 2017). Pour l'instant, le gouvernement canadien n'a communiqué aucune intention de s'aligner sur les changements envisagés par l'administration Trump. Toutefois, si les États-Unis décident de réviser leur propre réglementation, il est possible que le gouvernement Trudeau, qui s'affiche pourtant comme leader de la lutte aux changements climatiques, revoit à la baisse les cibles actuelles.

Il n'a jamais été facile pour le Canada d'adopter des mesures environnementales plus contraignantes que celles de son voisin. Déjà en 2000, en conformité avec les cibles de réduction de GES dans le cadre du Protocole de Kyoto, le gouvernement canadien, dirigé par le Parti libéral du Canada, envisageait des négociations avec les producteurs automobiles canadiens et les États-Unis en vue de renforcer la réglementation sur l'efficacité énergétique s'appliquant aux véhicules vendus au Canada (Gouvernement du Canada, 2000 : 5). Le projet échoua en 2002 à cause de la résistance des producteurs automobiles canadiens, représentés par l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) (Beauregard-Tellier, 2004). Le gouvernement canadien a été sensible à leur argument selon lequel le renforcement des normes d'émissions de GES, sans harmonisation avec celles des États-Unis, augmenterait considérablement le prix des automobiles au Canada et minerait la compétitivité des exportations canadiennes d'automobiles sur le marché nord-américain (ACCV, 2000).

L'idée selon laquelle le Canada est obligé de fixer sa réglementation environnementale à un niveau inférieur ou égal à son voisin, ce qu'on appelle le « *regulatory chill* », est très répandue. Pour plusieurs, le Canada serait engagé dans une « course vers le bas » (*race to the bottom*); s'il veut demeurer compétitif par rapport à son voisin, le pays serait dans l'obligation de réduire au maximum ses réglementations sur les émissions des véhicules. Pourtant, on observe des variations qui ne cadrent pas avec ce scénario

pessimiste. Par exemple, en 2012, le gouvernement canadien - alors dirigé par le Parti conservateur du Canada (PCC), peu actif dans le dossier du climat par rapport à ses prédécesseurs libéraux – a émis une réglementation sur les émissions de GES des véhicules plus contraignante que la précédente, qui était basée sur des engagements volontaires des compagnies. Cet exemple suggère qu'il n'y a pas une tendance générale, vers le haut ou vers le bas, des réglementations canadiennes sur les émissions des véhicules. Il démontre aussi que la couleur politique du gouvernement en place n'est pas un facteur toujours déterminant.

L'objectif de ce mémoire est de comprendre comment et pourquoi les réglementations canadiennes sur les émissions de GES des véhicules ont été alignées sur celles des États-Unis. Comme on le verra, un élément important de la réponse repose sur l'observation que le marché automobile nord-américain est fortement intégré et que les États-Unis, ou certains États comme la Californie, ont eux-mêmes renforcé leur réglementation à certains moments. Comme nous le démontrerons dans ce mémoire, le Canada a tendance à s'aligner sur la réglementation américaine, vers le bas comme vers le haut. La question qui nous intéresse est de comprendre les mécanismes de transmission qui soutiennent la convergence observée entre la réglementation canadienne sur les émissions de GES des véhicules et celle des États-Unis.

La littérature scientifique propose des réponses distinctes à cette question de recherche. Pour certains, la convergence est imposée par des acteurs étrangers ou à travers des mécanismes d'harmonisation régionale ou internationale. Pour d'autres, la convergence provient de la compétition réglementaire. Certains estiment que la diffusion est le résultat d'une communication transnationale de leçons et de solutions. Évidemment, il y a des cas où la convergence est le fruit de trajectoires indépendantes mais convergentes.

En économie politique internationale, on retrouve une catégorie particulière de réponse. Les tenants de la théorie du *Trading-up* estiment, que, dans un contexte de libre-échange, les réglementations environnementales des petits États sont amenées à converger vers le haut avec les réglementations d'États « riches et verts » (Vogel, 1995). Pour les tenants de la théorie complémentaire du *Investing-up*, ce sont les firmes transnationales qui sont des vecteurs de convergence à la hausse des réglementations des pays dans lesquelles elles opèrent. Dans cette perspective, la réglementation des États est poussée à la hausse pour converger vers la réglementation de l'État d'origine des firmes (Perkins et Neumayer, 2012).

Notre mémoire s'appuie sur ces théories issues de l'économie politique internationale. Comme nous le verrons, elles n'expliquent pas entièrement la trajectoire réglementaire canadienne en matière de véhicules automobiles, qui se caractérise par des moments de renforcement suivis de moments d'affaiblissement. Pour mieux en cerner les conditions d'application, ce mémoire propose de les combiner avec le modèle néo-réaliste développé par Drezner (2007). Selon Drezner (2007 : 59), les préférences des petits États en matière de réglementations sont calquées sur les préférences de leur principal partenaire commercial ayant le marché le plus imposant et le plus diversifié. Par conséquent, si les réglementations de l'État le plus puissant sont plus strictes que celles des États de puissance moindre, alors les réglementations se renforceront; à l'inverse, les réglementations laxistes de l'État puissant augmenteront les probabilités d'une révision à la baisse des réglementations plus strictes de ses partenaires commerciaux. Comme on le verra, c'est précisément cette dynamique que l'on observe concernant les modifications de la réglementation canadienne sur les émissions de GES des véhicules depuis le début des années 2000 jusqu'à nos jours.

Dans ce mémoire, nous allons appliquer un cadre théorique combinant la théorie du *Trading-up*, celle du *Investing-up* et la théorie néo-réaliste de Drezner. Notre contribution originale est de mettre l'accent sur le rôle des acteurs nationaux – firmes, organisations non gouvernementales (ONG) – qui agissent comme courroies de transmission de la réglementation d'un État à l'autre. Notre recherche visera à déterminer quelles sont les positions et les préférences des ONG et des producteurs automobiles canadiens vis-à-vis de la réglementation canadienne sur les émissions de GES des véhicules. En procédant ainsi, nous pourrions évaluer si les prédictions des trois théories nommées précédemment identifient correctement les comportements des acteurs. Des comportements en phase avec ces prédictions renforceront la plausibilité des hypothèses issues des théories indiquées.

Notre recherche prend pour objet la réglementation sur les émissions de GES des véhicules prises par le gouvernement fédéral canadien entre 2000 à 2014. Le point de départ de notre recherche est la décision du gouvernement fédéral canadien, en 2000, de discuter avec ses partenaires d'un renforcement de ses réglementations dans le but d'atteindre ses objectifs de réduction de ses émissions de GES dans le cadre du Protocole de Kyoto (Gouvernement du Canada, 2000). Nous arrêterons notre analyse à 2014, date à laquelle le gouvernement conservateur a amendé le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (le *Règlement* ci-après) pour fixer des objectifs de consommations de carburant sur les véhicules qui seront produits de 2017 à 2025.

Notre recherche apportera une contribution à la littérature portant sur la convergence, en appliquant les théories du *Investing-up*, du *Trading-up* et le modèle néo-réaliste de Drezner (2005) à un nouveau terrain empirique, le cas du Canada. En mettant l'accent sur les d'acteurs nationaux et internationaux, nous explorons des courroies de

transmission qui complètent les facteurs relatifs à la compétitivité économique que mettent de l'avant ces trois théories.

Jusqu'ici, les études qualitatives portant sur la diffusion des réglementations sur les émissions des véhicules se sont attardées exclusivement sur les pays en voie de développement (PED) (Birdsall et Wheeler, 1993). Il en va de même pour les études quantitatives utilisant la théorie du *Investing-up* (Prakash et Cao, 2007, 2012). L'étude qualitative de Vogel (1995) fait exception à cette règle. Toutefois, les recherches de Vogel (1995) portent exclusivement sur des cas où une forte collaboration politique existe entre les États étudiés : les États fédéraux des États-Unis ou encore l'Union européenne (UE). Pour ce qui est du Canada, une collaboration politique limitée existe entre le Canada et son voisin du sud en ce qui a trait à la réglementation sur les émissions des véhicules. De plus, le modèle néo-réaliste de Drezner a été appliqué à des cas d'études où l'État diffuseur de la réglementation exerçait des pressions sur les États receveurs (Drezner, 2005). À notre connaissance, aucune pression n'a été faite par les États-Unis sur le Canada pour qu'il adopte ses réglementations actuelles.

De ce fait, le cas canadien constitue un test empirique idéal pour nos trois théories puisqu'il nous permettra de déterminer si la convergence observée entre les deux pays résulte exclusivement de facteurs relatifs à la compétitivité économique, comme le veulent ces trois théories, ou bien politiques, comme le veulent d'autres théories concurrentes. En matière de contribution pratique, notre recherche permettra de mieux comprendre les conséquences politiques extranationales de l'adoption de réglementations environnementales sur des produits par des États ayant un marché imposant. Plus particulièrement, nous serons en mesure de mieux comprendre les conséquences de l'adoption d'une réglementation environnementale s'appliquant à un produit d'un État au marché dominant sur les réglementations de ses plus petits

partenaires commerciaux. Comprendre comment et pourquoi les partenaires commerciaux des États-Unis adoptent les mêmes réglementations sur les émissions des véhicules permettra d'accélérer la course vertueuse identifiée par certains auteurs (Vogel, 1995, 2005, Prakash et Cao, 2007, 2012, Birdsall et Wheeler, 1993, Perkins et Neumayer, 2012).

Notre mémoire sera divisé comme suit : Le premier chapitre est composé de notre revue de la littérature, introduisant notamment certaines approches sur la convergence. Le deuxième chapitre présente le cadre théorique et nos hypothèses de recherche. Le troisième chapitre précise la démarche méthodologique. Avant de passer à l'analyse des positions des acteurs en matière de réglementation sur les émissions de GES des véhicules dans le chapitre 5, nous dresserons, dans le chapitre 4, un portrait actuel et historique de l'industrie automobile canadienne et de l'évolution de son cadre réglementaire sur les émissions. Le dernier chapitre est consacré à la conclusion.



## CHAPITRE I

### REVUE DE LA LITTÉRATURE

Notre revue de littérature se penche sur les travaux qui ont abordé la question de la convergence des politiques publiques et plus particulièrement sur ceux ayant porté sur la convergence des réglementations sur les émissions polluantes des véhicules. Le but de ce chapitre sera de déterminer quelles ont été les principales courroies de transmissions, ou les principales forces politiques en d'autres mots, à l'œuvre dans la convergence des réglementations entre les États.

Ce chapitre sera divisé entre 1) les travaux généraux traitant de la convergence comme phénomène politique et 2) ceux ayant abordé spécifiquement la convergence des réglementations sur les émissions des véhicules à l'international et puis, plus spécifiquement, en Amérique du Nord.

#### 1.1 Les travaux généraux sur la convergence comme phénomène politique

Qu'entend-on par convergence? Bennett définit la convergence comme étant: «the tendency of societies to grow more alike, to develop similarities in structures, processes and performances » (Bennett, 1991, p. 215). La convergence des politiques publiques (*policy convergence*) étudie de manière plus précise la réponse politique de plusieurs pays au même problème (Bennett, 1991, p. 215). Il reste à savoir pourquoi les politiques de deux ou plusieurs États convergent sur un même enjeu, et

pourquoi certaines politiques se diffusent sur le plan international. À cet égard, Holzinger et Knill (2005)<sup>2</sup> identifient cinq facteurs de convergence.

Premièrement, la convergence par l'imposition politique a lieu lorsqu'un État adopte une certaine politique qui lui est imposé par un tiers acteur. Deux conditions sont nécessaires pour qu'elle ait lieu. Premièrement, il doit y avoir asymétrie de puissance entre l'État se voyant imposer une politique et l'acteur étranger. Deuxièmement, un échange quelconque de ressources économiques pour l'adoption d'une certaine politique doit avoir lieu. On retrouve deux cas typiques d'imposition politique : l'imposition unilatérale (ou directe) par un pays vis-à-vis d'un autre et l'imposition d'une politique à État par une institution internationale.

Deuxièmement, la convergence par l'harmonisation internationale se fait par l'adoption de politiques similaires par des pays soumis, en tant que membres d'institutions internationales, à des obligations communes définies par le droit international ou supranational (Holzinger et Knill, 2005). Bennett ajoute que l'harmonisation réglementaire, pour être considérée comme telle, doit résulter d'une tentative explicite des États d'harmoniser leurs réglementations par le biais d'institutions internationales (Bennett, 1991).

Troisièmement, la convergence par la communication transnationale s'opère lorsque la communication transnationale entre les acteurs politiques d'une société mène à des résultats en matière de politiques publiques similaires entre les États (Holzinger et Knill, 2005 : 782-786). On distingue dans cette catégorie : a) la prise de leçons à

---

<sup>2</sup> Nous avons gardé la typologie initiale de Holzinger et Knill, mais nous l'avons actualisé et bonifié (voir : Holzinger et Knill, 2005: 775-796).

l'étranger, b) la communication transnationale des communautés épistémiques et c) la convergence par la promotion d'une politique par une ou des institutions internationales.

a) La convergence par des leçons acquises à l'étranger : lorsqu'ils élaborent des politiques en vue de régler un problème national, les gouvernements s'inspirent le plus souvent de l'expérience développée par des gouvernements étrangers dans la résolution du problème (Rose, 1991 : 4). La prise de leçon (*lesson-drawing*) résulte d'un processus volontaire où un État apprend de l'expérience d'un autre État dans un problème qui leur est commun. Comme Rose (1991 : 4) explique, la leçon peut être positive ou négative :

Confronted with a common problem, policymakers in cities, regional governments and nations can learn from how their counterparts elsewhere respond. More than that, it raises the possibility that policymakers can draw lessons that will help them deal better with their own problems. If the lesson is positive, a policy that works is transferred, with suitable adaptations. If it is negative, observers learn what not to do from watching the mistakes of others.

La convergence aura lieu lorsque les gouvernements – inspirés par des expériences positives à l'étranger – émuleront les politiques en question dans leur propre pays.

b) La convergence par la communication transnationale des communautés épistémiques : tout comme la convergence par la prise de leçons à l'étranger, la convergence par la résolution d'un problème commun se fait par un processus d'apprentissage rationnel. Seulement, celle-ci résulte non des échanges bilatéraux entre des États, mais des échanges au sein d'une communauté épistémique d'experts, définie par Haas (1992A: 1) comme étant: « des réseaux de professionnels reconnus pour leur expertise et leurs compétences dans un domaine particulier et prétendant à avoir un

statut d'autorité dans le savoir relié à un domaine d'action politique ou un enjeu particulier »<sup>3</sup>. Ainsi, les spécialistes ayant été aux mêmes universités et partageant un milieu professionnel semblable donneront les mêmes réponses à des problèmes similaires (DiMaggio et Powell, 1983). Les pratiques vues comme légitimes par la profession définissent le champ d'action possible pour les spécialistes (Dimaggio et Powell, 1983). En parallèle, les universités et les organisations professionnelles diffusent rapidement les pratiques jugées comme étant les plus légitimes.

Le rôle des communautés épistémiques dans la convergence politique se fera par le truchement des décideurs politiques. Ainsi, pour comprendre un enjeu, *a fortiori* s'il y a des incertitudes qui l'entourent, les décideurs se tourneront vers les experts pour être conseillés. Selon Haas, les communautés épistémiques jouent un rôle clef dans la coordination des politiques à l'échelle transnationale en identifiant les intérêts des États, en cadrant l'enjeu et en y proposant des solutions :

[...] epistemic communities have exerted their influence on decision makers in a wide variety of issue-areas. Generally called upon for advice under conditions of uncertainty, they have often proved to be significant actors in shaping patterns of international policy coordination (Haas, 1992A : 2).

c) La convergence par la promotion internationale d'une politique : ce mécanisme de convergence découle des pressions de légitimité à se conformer à un modèle de politique promu par une institution ou une agence internationale (Holzinger et Knill, 2005). Toutefois, à la différence du mécanisme de convergence par l'harmonisation internationale ou régionale, les pressions des institutions internationales sur les États ne s'appuient pas sur des obligations légales du droit international ou supranational. La promotion d'une politique par une institution

---

<sup>3</sup> Notre traduction

internationale peut se faire : par la dissémination d'informations sur les politiques qu'elle juge légitimes; par l'évaluation des politiques des pays en fonction des critères de légitimité définis par l'institution; par la mise au ban des pays réfractaires (*naming and shaming*); et par la mise en place d'indicateurs visant à classer les pays selon leur conformité aux critères de légitimité de l'institution. Ce type de convergence se manifeste généralement dans les problèmes d'action collective à l'échelle internationale, où la coopération coordonnée de plusieurs États est nécessaire (Bennett, 1991 : 225).

Quatrièmement, la convergence par l'émulation d'une politique se fait lui aussi par le désir de légitimité d'un État. Un État, soucieux de ne pas être laissé à la traîne dans un domaine politique, copiera la politique d'un autre État. À l'image de comportements grégaires, l'émulation se fera en fonction du nombre de pays ayant adhéré à la politique. À partir d'un certain seuil d'adhérents, et sans même qu'il n'y ait eu récolte d'information sur la politique en question, la politique sera jugée comme étant légitime par l'État adoptant. Le nombre d'adhérents envoie un signal de qualité de la politique aux États n'y ayant pas encore adhéré (Bennett, 1991).

L'émulation politique peut s'expliquer par le désir des États de ne pas être laissés à la traîne. Les décideurs politiques peuvent être tentés de copier des politiques déjà existantes, notamment lorsque plusieurs incertitudes entourent le développement d'une technologie ou d'un domaine politique. Enfin, les contraintes de temps et de ressources peuvent jouer en faveur de l'émulation politique.

Cinquièmement, la convergence par la résolution de problème isolé : pour qu'il y ait convergence, point n'est besoin qu'il y ait communication ou échanges entre les États :

la convergence peut également résulter de réponses similaires, mais indépendantes, des acteurs face à un problème commun aux États (Holzinger et Knill, 2005). Ce type de mécanisme de convergence diffère des autres mécanismes par le fait que les acteurs nationaux n'agissent pas en fonction des actions des autres acteurs internationaux. La résolution de problème isolé se fait par le déterminisme en termes de solutions à un problème. C'est-à-dire que certains problèmes ont des réponses envisageables limitées, ainsi la convergence résultera du nombre limité d'options disponibles aux États:

Many theorists have argued that there is only one best way to resolve a particular problem, and since nations at similar levels of industrial development confront a common core of problems, responses will converge accordingly (Hoberg, 1986, cité par Bennet, 1991: 231).

Ce ne sont donc pas les échanges transnationaux qui expliquent la convergence, mais c'est plutôt la nature du problème. D'un point de vue méthodologique, le mécanisme de convergence par résolution de problème isolé nous rappelle que le fait d'observer une convergence politique entre plusieurs États n'implique pas automatiquement que des mécanismes transnationaux soient à l'œuvre (Bennett, 1991).

Finalement, la convergence par la compétition réglementaire s'effectue lorsque plusieurs États aux économies intégrées adoptent des politiques semblables dans le but de maintenir la compétitivité de leurs firmes et d'attirer des capitaux. Notre définition diverge de celle de Holzinger et Knill (2005 : 782). En effet, les auteurs donnent une définition identique de la convergence par la compétition réglementaire à la définition de la « course vers le bas ». Alors que celle-ci présuppose une course vers des réglementations plus laxistes, de nombreux auteurs soulignent le fait que la compétition réglementaire issue de l'ouverture économique peut entraîner une course vers le haut des réglementations (Bierdsall et Wheeler, 1993, Bernauer et Caduff, 2004, Perkins et Neumayer, 2012, Vogel, 1995, 2004) ou une convergence vers les réglementations des États les plus puissants (Drezner, 2005, 2007, Holzinger 2003). Malgré le fait

qu'Holzinger et Knill (2005) ne classent pas ces travaux dans la catégorie de la compétition réglementaire, nous considérons qu'ils en font partie, puisque dans leur ensemble ces auteurs identifient soit le rôle de la compétitivité économique soit l'attraction de capitaux par un État, ou les deux, comme étant les principaux facteurs de convergence.

## 1.2 La convergence des réglementations sur les émissions polluantes des véhicules

Les auteurs qui s'intéressent à la convergence des réglementations sur les émissions polluantes ont identifié des facteurs de convergence relevant de la catégorie de la compétition réglementaire, sans toutefois reprendre d'autres catégories évoquées par Holzinger et Knill. Dans ces travaux (Vogel, 1995, 2005, Prakash et Cao 2007, 2012, Birdsall et Wheeler, 1993, Perkins et Neumayer, 2012), les facteurs issus de la compétition réglementaire sont les principaux facteurs à l'œuvre dans la convergence des réglementations des États. Or, ces auteurs observent que les réglementations sur les émissions des petits États – leur taille étant mesurée par celle de leur marché national – tendent à être calquées sur les réglementations de leurs principaux marchés d'exportation. À l'échelle nord-américaine, on observe une même dynamique puisque le Mexique, à l'exemple du Canada, s'est engagé à mettre en place une nouvelle réglementation sur les véhicules légers qui sera alignée à la réglementation états-unienne (La Maison blanche, Office of the Press Secretary, 2016).

À l'international, un mouvement similaire s'opère entre les pays en voie de développement (PED) et leurs principaux marchés d'exportation, les pays industrialisés (Neumayer et Perkins, 2012). Les réglementations des PED se développent en parallèle avec l'accroissement de leurs exportations de pièces et d'automobiles vers les marchés davantage réglementés des pays industrialisés (Neumayer et Perkins, 2012). À l'échelle subnationale, Vogel (1995) remarque que les

réglementations des petits États fédéraux des États-Unis tendent à suivre les réglementations plus strictes du principal marché automobile du pays : la Californie. Il observe une logique similaire à l'échelle de l'UE (Vogel, 1995).

Sans exception, l'ensemble des auteurs qui ont abordé le thème de la diffusion des réglementations sur les émissions des véhicules ont employé le cadre théorique du *Trading-up* (Vogel, 1995) pour formuler leurs hypothèses de recherche. Prakash et Cao (2007, 2012), quant à eux, emploient la théorie du *Investing-up* en complément de la première théorie (voir chapitre 2). Sur le plan empirique, les travaux de nature qualitative de Vogel (1995) corroborent les hypothèses du *Trading-up*. Également, ces mêmes hypothèses sont confirmées par les études quantitatives à large échantillon portant sur les normes sur les émissions des véhicules (Perkins et Neumayer, 2012 et Saikawa, 2013).

De son côté, la théorie du *Investing-up* de Cao et Prakash (2007, 2012) prédit qu'il y aura convergence vers le haut lorsque : a) des investissements seront faits des pays industrialisés vers les PED en vue d'y produire des biens et que b) les réglementations du pays hôte seront moins strictes que celles du pays de provenance des investissements. Leur étude de 2012 confirme leurs hypothèses sur un large échantillon de réglementations sur les émissions des véhicules des PED. De plus, l'étude de 2007 confirme également leurs hypothèses en les appliquant aux politiques volontaires des entreprises. Birdsall et Wheeler (1993), rejoignent avant l'heure les conclusions de Cao et Prakash (2007, 2012), mais aussi celles des auteurs qui ont employé la théorie du *Trading-up*, en démontrant que les PED d'Amérique latine qui recevaient le plus d'investissements et ceux qui étaient le plus ouverts aux échanges commerciaux avec des pays industrialisés aux réglementations environnementales plus strictes étaient également ceux ayant les réglementations environnementales les plus développées.

Pour ce qui est des travaux qui portent spécifiquement sur l'évolution de la réglementation canadienne et états-unienne des émissions polluantes des véhicules, seuls Hoberg (1991) et Anastakis (2009) ont traité indirectement de la question. Leurs travaux ont porté sur l'influence des États-Unis sur les politiques environnementales du Canada, et, indirectement dans le cas Hoberg, mais directement pour ce qui est d'Anastakis, sur l'influence des États-Unis dans l'élaboration de la réglementation canadienne sur les émissions polluantes des véhicules passagers (voir aussi chapitre 4). Notons pour l'instant que Hoberg (1991) identifie l'activisme des élites politiques canadiennes comme étant la principale courroie de transmission pour expliquer comment s'effectue la convergence des réglementations canadiennes et états-uniennes.

Malgré leur pertinence pour notre recherche, les travaux de recherche de Hoberg ont leurs limites. Premièrement, l'époque étudiée par Hoberg ne couvre que le début des années 1970 à 1991. Ainsi, l'auteur ne couvre pas les limites temporelles de notre recherche : 2000 à 2014. De plus, l'explication de Hoberg voulant que l'harmonisation de la réglementation canadienne sur celle des États-Unis soit due à l'activisme des élites politiques ne nous satisfait pas.

En effet, si le rôle des élites dans l'adoption des réglementations sur les véhicules ne peut être écarté d'emblée, il ne peut à lui seul justifier l'orientation de la réglementation canadienne par rapport à celle de son voisin. Par exemple, l'activisme des élites n'a pas empêché le gouvernement canadien de renoncer à mettre en place une réglementation plus stricte que celle des États-Unis après consultation avec les producteurs automobiles canadiens en 2002. Il n'explique pas non plus pourquoi le gouvernement Harper – un gouvernement peu actif dans le dossier du climat et de l'environnement – a décidé de renforcer les réglementations sur les émissions de GES des véhicules pour les aligner à celles proposées par les États-Unis. On peut donc se demander quels sont

les facteurs et les acteurs qui, au-delà du rôle des élites, motivent l'alignement des réglementations canadiennes des émissions polluantes des véhicules sur celles des États-Unis.

Il serait bon à cet égard de tirer les leçons des études internationales portant sur la diffusion et la convergence des réglementations en matière d'émissions des véhicules. Or, à l'inverse de ce que pourraient laisser croire les travaux de Hoberg sur le cas historique canadien, le rôle des élites est une courroie de transmission qui ressort peu de ces travaux (Vogel, 1995, 2004 Neumayer et Perkins, 2012, et Saikawa, 2013).

Plutôt que le rôle des élites, ces auteurs (Vogel, 1995, 2004 Neumayer et Perkins, 2012, Bernauer et Caduff, 2007, Saikawa, 2013 et Drezner, 2001, 2004) identifient les coalitions contre nature comme étant les principales courroies de transmission de la convergence. Bernauer et Caduff (2004 : 108) définissent succinctement les coalitions contre nature comme étant des : « coalitions of environmental/consumer and producer interests that lobby for the same stricter regulation, but for different reason ». La majorité des auteurs adopte les expressions anglaises de *strange bedfellows* (Bernauer et Caduff, 2004 : 112) ou de *bootleggers and baptists alliance*<sup>4</sup> (Yandle et Buck, 2001). Une coalition contre nature se forme lorsqu'une nouvelle réglementation environnementale est à la fois appuyée par les ONG environnementales, pour ses

---

<sup>4</sup> Selon Yandle et Buck (2001):

The term [bootleggers and Baptists alliance] stems from the southern United States, where in the past and even today Sunday closing laws prevent the legal sale of alcoholic beverages. This is advantageous to bootleggers, who sell alcoholic beverages illegally; they get the market to themselves on Sundays. Baptists and other religious groups support the same laws, but for entirely different reasons. They are opposed to selling alcohol at all, but especially on Sunday. They take the moral high ground, while the bootleggers persuade politicians quietly, behind closed doors. Such a coalition makes it easier for politicians to favor both groups. In other words, the Baptists lower the costs of favor-seeking for the bootleggers, because politicians can pose as being motivated purely by the public interest even while they promote the interests of well funded businesses" (Yandle et Buck, 2001: 16-17).

bénéfices environnementaux, et par les producteurs, pour ses bénéfices privés en termes de gains de compétitivité (Bernauer et Caduff, 2004 : 109). Cette alliance, composée d'ONG environnementales et de producteurs, permet aux politiciens d'affirmer en public de servir l'intérêt commun tout en défendant des intérêts particuliers en privé (Yandle, 2017). Une coalition contre nature augmente fortement la probabilité qu'une réglementation environnementale soit adoptée (Bernauer et Caduff, 2004 : 109).

Les travaux de Bernauer et Caduff s'attardent à décrire comment se forment les préférences des firmes et des ONG en matière de réglementation en économie ouverte et quelle est leur influence sur les préférences des États. Les auteurs notent en premier lieu que les théoriciens adhérant à la course vers le bas prédisent que les firmes seront systématiquement contre un renforcement des réglementations, tandis que les ONG préféreront des réglementations plus ambitieuses (Bernauer et Caduff, 2004 : 103). Quant à elle, la théorie du *Trading-up* prédit que les préférences des deux groupes d'acteurs seront en faveur d'un alignement des réglementations de leur État sur celles des partenaires commerciaux « riches » et « verts ».

Bernauer et Caduff (2004) raffinent les prédictions de ces théories et arrivent à des conclusions semblables à celles de Drezner (2007) (voir 2.3). Les préférences des firmes sont déterminées par le rapport de force des États, les firmes préférant les réglementations en vigueur dans les principaux marchés dans lesquels elles opèrent. Il s'agit le plus souvent des réglementations des États puissants. Les ONG favorisent systématiquement des réglementations plus fortes. Selon Bernauer et Caduff, à l'instar de Vogel (1995) et Kagan (2002) une coalition contre nature voit le jour lorsque les réglementations des petits États sont moins strictes que celles de leurs principaux partenaires commerciaux plus puissants. La combinaison des deux forces politiques

ferait en sorte que la convergence soit plus probable que si les deux groupes avaient milité en l'absence de l'autre parti (Bernauer et Caduff, 2004).

Selon Bernauer et Caduff (2004 : 103-105), les groupes environnementaux et les groupes de défense des consommateurs ont une place privilégiée dans l'arène politique puisqu'ils sont réputés défendre l'intérêt public et puisqu'ils ont un accès privilégié aux médias. Cette position leur permet d'influencer plus aisément l'opinion publique et les décideurs politiques que les groupes d'intérêt privé ne peuvent le faire. De plus, on retrouve des intérêts divergents au sein d'un même secteur industriel. Une partie des firmes, ayant adopté avant l'heure les technologies propres, peut se placer en faveur d'une réglementation plus stricte alors que le reste des firmes s'y oppose sûrement. Étant réputé servir des intérêts particuliers, il est difficile pour les firmes opposées à un renforcement de la réglementation d'obtenir l'appui de l'opinion publique, alors qu'il est aisé pour les ONG d'accuser les firmes récalcitrantes dans l'espace public (*naming and shaming*).

Certains auteurs comme Yandle (2017) perçoivent les coalitions contre nature de façon négative, puisqu'elles finiront par créer une rente pour les industries bénéficiaires. Il ajoute que le poids politique de ces coalitions est particulièrement fort dans le choix des gouvernements pour les différentes politiques d'atténuation des changements climatiques. Les gouvernements préfèrent adopter les réglementations qui désavantageront les compétiteurs des producteurs de la coalition contre nature. Yandle déplore ainsi que les politiques actuelles d'atténuation aient trop souvent pour effet de réduire la compétition du marché et de créer une rente pour les producteurs. Selon un argument similaire, Oye et Maxwell (1995) notent que les réglementations environnementales sont souvent portées par la recherche de rentes ou de subventions par des intérêts privés. Toutefois, ils ajoutent que les coalitions d'acteurs privés à la

recherche de rentes et les groupes environnementalistes seront plus à même de mettre en place les réglementations environnementales souhaitées que s'ils militent seuls.

Les travaux de Desombre (2000 : 43) montrent que les coalitions d'environnementalistes et d'industriels ont souvent contribué à internationaliser des réglementations environnementales adoptées en premier aux États-Unis. Elle observe qu'au moment de l'adoption nationale des réglementations environnementales les industries réglementées s'opposent le plus souvent à l'adoption de la réglementation et ceci en opposition avec les groupes environnementaux. Une fois adoptée, ces mêmes groupes pousseront les élus avec l'aide des groupes environnementaux à internationaliser les réglementations. Pour les groupes industriels, l'adoption de la nouvelle réglementation donnera une position compétitive avantageuse à l'industrie déjà adaptée à la réglementation. Pour les groupes environnementaux, l'argument sera basé sur la protection environnementale :

Domestic environmental regulation [...] can create an incentive for environmentalists and industry –often at odds with each other- to work together to shape international environmental policy. For environmentalists, international regulation offers greater protection of a resource. For industry, internationalization prevents unregulated foreign industries from operating at a competitive advantage. Domestic forces acting together often push for the threat or imposition of economic restrictions on countries resisting regulation. (Desombre, 2000:7)

Desombre observe cette dynamique dans des enjeux environnementaux comme la protection des espèces menacées, la pollution atmosphérique et la préservation des stocks de pêche.

En dernier lieu, concernant la définition d'une coalition contre nature, il est important de mentionner que selon la définition qu'en donne Bernauer et Caduff (2004), une coalition contre nature n'inclut pas nécessairement qu'il y ait une collaboration sciemment entretenue entre les deux groupes. De même, il n'est pas non plus exclu qu'un possible désaccord entre les deux groupes existe quant au niveau souhaité de la future réglementation; l'important pour qu'ils forment une coalition contre nature étant qu'au minimum les deux groupes militent auprès des autorités publiques de manière concomitante pour un renforcement de la réglementation environnementale par rapport au statu quo.

En résumé, dans ce chapitre nous avons d'abord présenté la classification des facteurs de convergence de Holzinger et Knill (2005). Ensuite, dans la deuxième section portant sur les travaux sur la convergence des réglementations sur les émissions polluantes des véhicules, nous avons montré que les auteurs ayant traité de la convergence à l'international des réglementations ont attribué la convergence à des facteurs relevant de la compétition réglementaire entre les États. Ensuite, nous avons abordé les travaux de Hoberg (1991) ayant porté sur la convergence de la réglementation des réglementations sur les émissions des véhicules en Amérique du Nord. Hoberg (1991) attribue la convergence observée à l'activisme des élites. Nous écartons ce facteur puisqu'il ne concorde pas avec les résultats de la convergence observés dans notre période à l'étude. Puis, nous avons identifié la coalition contre-nature comme étant la principale courroie de transmission identifiée par les travaux sur les réglementations sur les émissions à l'international. Parce qu'elles ont été identifiées par la littérature comme étant les principales courroies de transmission à l'œuvre dans la convergence des réglementations sur les émissions polluantes, nous déciderons de concentrer notre analyse sur les coalitions contre-nature.

## CHAPITRE II

### CADRE THÉORIQUE DE LA RECHERCHE

Notre cadre théorique se base sur trois théories évoquées dans le chapitre précédent : la théorie du *Trading-up* de Vogel (1995, 2004), celle du *Investing-up* (Rugman et Verbeke, 1998, Perkins et Neumayer, 2012, Birdsall et Wheeler, 1993 : 139) et le modèle théorique néo-réaliste de Drezner (2005, 2007). Notre cas d'étude correspond *a priori* aux conditions d'application (*scope conditions*) de la théorie du *Trading-up* : un marché intégré entre une puissance économique et un plus petit marché et une réglementation s'appliquant sur des produits finis; mais aussi celle de la théorie du *Investing-up* soit la présence de nombreux investissements directs étrangers (IDE) et de firmes provenant des États-Unis dans le secteur automobile canadien. Pour cette raison, nous utiliserons donc les prédictions de ces théories pour formuler nos propres hypothèses de travail adaptées à notre cas d'étude. De même, nous ferons appel au modèle néo-réaliste de Drezner pour poser des hypothèses mieux adaptées à des seuils des réglementations fluctuants entre les partenaires commerciaux.

Les trois théories vues dans cette section s'inscrivent dans un débat plus large, à savoir : dans quelle mesure la mondialisation est source de convergence des politiques entre les États ? Et quels sont les acteurs responsables de la convergence? Les premiers travaux des auteurs portant sur la diffusion des politiques environnementales étaient marqués par la prémisse que l'ouverture économique des nations allait entraîner un nivellement vers le bas des politiques environnementales des États (Perkins et Neumayer, 2012 : 219). Selon la théorie de la convergence par le nivellement vers le bas (*race to the bottom*), la compétition entre les États pour attirer les investissements directs étrangers (IDE) et maintenir la compétitivité de leur production allait encourager les États à éliminer les réglementations coûteuses- ou du moins à ne pas renforcer ces dernières (*regulatory chill*) (Bernauer et Caduff, 2004).

La particularité des théories du *Trading-up*, du *Investing-up* et le modèle néo-réaliste de Drezner – par rapport à la théorie de la convergence par le nivellement vers le bas qui les ont précédés – est de mettre en avant les liens économiques transnationaux entre les États comme facteur de convergence, sans pour autant affirmer que ceux-ci mèneraient automatiquement à un nivellement vers le bas. Au contraire, dans le cas des théories du *Trading-up* et du *Investing-up* prédisent, moyennant certaines conditions, qu'une course réglementaire vers le haut était possible, alors que le modèle néo-réaliste de Drezner émettait la possibilité qu'il y ait en faits une course réglementaire vers les réglementations des plus gros marchés.

### 2.1 La théorie du *Trading-up*

Selon la théorie du *Trading-up*, l'intégration économique et politique des États fera converger les réglementations environnementales sur les produits des pays moins riches vers celles des États riches et « verts » aux réglementations plus strictes (Vogel, 1995, 2004). En d'autres termes, il y aura une «course vers le haut», vers les réglementations plus strictes des États riches et « verts ». Si les États les plus puissants économiquement ont des réglementations plus élevées que leurs partenaires commerciaux, les réglementations environnementales de l'ensemble de leurs plus petits partenaires commerciaux iront en se renforçant pour rejoindre ceux de l'État puissant aux réglementations environnementales plus strictes.

Les États riches qui ont adopté des réglementations strictes sur des produits contraignent leurs partenaires commerciaux ayant des réglementations plus laxistes à développer des produits qui se conformeront à leurs réglementations, faute de quoi ils perdront l'accès à un marché important. Par la même occasion, ces producteurs auront fait des investissements dans le but de rendre conformes leurs produits aux

réglementations plus strictes de leurs principaux marchés d'exportations. Afin de profiter des économies d'échelles<sup>5</sup> issues de l'uniformisation de l'ensemble de leur production, les firmes adapteront leurs productions vendues dans leur marché national aux réglementations plus strictes de leur principal marché d'exportations. Une fois la modification de leur production complétée, les firmes des États aux réglementations laxistes auront intérêt à faire pression sur leur État d'origine pour qu'il impose des réglementations plus strictes, équivalentes avec celles de l'État riche et « vert ». De cette façon, la firme qui aura déjà adapté sa production aux nouvelles réglementations plus strictes pourra protéger son marché national des concurrentes nationales et internationales qui n'auront pas encore procédé à cette adaptation. Durant une certaine période, les firmes nationales seront en position compétitive avantageuse, jusqu'à ce que leurs concurrentes internationales s'adaptent à la nouvelle réglementation plus stricte.

Vogel nomme cette dynamique réglementaire de course vers le haut le *California effect*, en référence au *Delaware effect* qui prédit une course vers le bas des réglementations des États en contexte d'ouverture économique :

The « California effect » offers a model of firm behaviour that is the mirror image of the Delaware effect and its « race to the the bottom ». The California effect is predicated on the existence of relatively large, highly regulated markets in the world's richest countries. Firms seeking to export to these markets must meet the latter's relatively strict environmental and consumer standards. Having been forced to adjust their exports to meet the standards, it is in their interest to have their home country adopt similar regulatory standards may also give them some advantage vis-à-vis domestic competitors who have not geared up to meet the standards of "stringent regulation" countries. To extent that it is

---

<sup>5</sup> Une production est source d'économies d'échelle quand le coût total moyen à long terme diminue à mesure que la production augmente. Cela s'explique par le fait que les coûts de départ, par exemple les coûts en recherche et développement, moyens par unité de production diminuera avec l'augmentation du nombre d'unités produites. La littérature économique emploie aussi le terme de *rendements d'échelle croissants* pour se référer au concept (Krugman et Wells, 2016).

easier for domestic firms to comply with relatively strict regulatory standard than it is for rival firms from less regulated jurisdictions, the former will advocate stricter standards, often in alliance with non-governmental organizations. (Vogel, 2004: 9).

Vogel (2004 : 15) admet que le *California effect* ne sera observé que si quatre conditions sont réunies. Premièrement, il devra s'agir d'une réglementation s'appliquant à un produit; les réglementations sur les produits ayant plus probabilités d'être soumis à la dynamique du *California effect* que les réglementations sur les procédés de fabrication. Deuxièmement, il devra y avoir asymétrie dans la taille des deux partenaires commerciaux à l'étude; plus grande sera l'asymétrie est plus grandes seront les probabilités d'y observer le *California effect*. Troisièmement, il faudra que les coûts du changement de la réglementation dans le plus petit État soient moindres que les bénéfices engendrés par la convergence vers le haut de la réglementation du petit État. Quatrièmement, il faudra que la réglementation du partenaire commercial le plus imposant soit plus stricte que celle de son partenaire commercial de moindre taille.

En résumé, l'argument principal de la théorie du *Trading-up* est à l'effet que, pour maintenir leur compétitivité internationale, les réglementations environnementales des petits États convergeront vers les réglementations de leurs partenaires commerciaux au marché dominant qui possèdent des réglementations plus strictes. La convergence vers le haut se fera à condition que les États en question soient des économies intégrées et que les réglementations environnementales concernent des produits finis et non pas des procédés de fabrication. Également, comme cela a été mentionné dans le dernier chapitre, la coalition contre nature est la principale courroie de transmission à l'œuvre dans la dynamique de convergence réglementaire identifiée par la théorie.

## 2.2 La théorie du *Investing-up*

La théorie de la convergence politique du *Investing-up* est postérieure et complémentaire à celle du *Trading-up*. Elle vient préciser d'autres facteurs de la dynamique déjà observée par le *Trading-up*. Son postulat de départ est dans son essence le même que la première théorie dont elle s'inspire: dans un contexte d'ouverture économique, les réglementations environnementales sur les produits des petits États suivront à la hausse les réglementations des États riches et « verts ».

La différence entre les deux théories se situe dans leur point focal d'analyse. Le *Trading-up* se concentre sur l'ouverture économique sous la forme des exportations et des importations. L'*Investing-up* a aussi pour point focal l'ouverture économique; cependant, la théorie se concentre sur l'augmentation des flux de capitaux entre pays et la dispersion des lieux de production qui en découle. Puisqu'à l'heure actuelle, l'ouverture économique des États se fait autant par la libéralisation des échanges commerciaux que par la libéralisation des flux de capitaux, nous croyons qu'il est impossible de tester les deux théories de manière isolée.

Selon la théorie du *Investing-up*, l'activité de production des firmes provenant de pays riches dans les PED entraîne un transfert des méthodes de production des pays industrialisés – aux réglementations environnementales plus strictes – vers les PED (Cao et Prakash, 2007, 2012). Puisque les firmes transnationales ont intérêt à normaliser l'ensemble de leur production pour profiter au maximum des économies d'échelles découlant de procédés de production unifiés (Rugman et Verbeke, 1998), elles deviendront des vecteurs de convergence des réglementations environnementales des États dans lesquels elles opèrent. De plus, selon la théorie du *Investing-up*, puisque

la très grande majorité des firmes transnationales proviennent de pays industrialisés la convergence se fera vers le haut (Perkins et Neumayer, 2012).

Les firmes transnationales qui adopteront des réglementations plus strictes que leurs concurrentes du pays hôte perdront une partie de leur compétitivité par rapport aux firmes nationales qui ne supporteront pas les coûts de conformité d'une réglementation plus stricte. Afin d'améliorer leur compétitivité face aux firmes nationales, il sera donc dans leur intérêt de pousser les décideurs publics à adopter des réglementations équivalentes à leur pays d'origine pour éliminer l'avantage compétitif des firmes nationales (Birdsall et Wheeler, 1993, Bernauer et Caduff, 2004). Les firmes transnationales pourront s'insérer dans une alliance atypique (*bootleggers and baptists coalition*) avec les groupes écologistes du pays hôte. Dans cette coalition, les firmes transnationales serviront d'argument aux groupes écologistes en démontrant qu'il est possible pour les firmes nationales de se conformer à une réglementation environnementale plus stricte (Bernauer et Caduff, 2004 ; 111).

Les postulats théoriques du *Investing-up* vont à l'encontre de ce qu'avance la théorie de la course vers le bas. Comment expliquer cet écart ? Tout d'abord, les auteurs constatent que les coûts de la conformité aux réglementations environnementales constituent une portion minime des coûts de production d'une firme (Birdsall et Wheeler, 1993 : 139). En comparaison, il lui en coûtera souvent plus cher de modifier ses standards à la baisse en fonction d'un contexte réglementaire national laxiste que d'exporter ses pratiques de productions de son pays d'origine adaptée à des réglementations plus strictes (Birdsall et Wheeler, 1993 : 139). De plus, en adoptant des méthodes de production polluantes adaptées au contexte réglementaire laxiste des PED, une firme s'expose à d'importants coûts à sa réputation (Birdsall et Wheeler, 1993 : 139). Pour ces raisons, il n'est pas dit que, face à une réglementation

environnementale plus laxiste dans une juridiction où elle opère, une firme adaptera à la baisse ses standards environnementaux de production.

À l'instar, de la théorie du *Trading-up*, la théorie du *Investing-up* défend la thèse que, à condition que des firmes des pays développés opèrent dans ces pays, les réglementations des PED suivront les réglementations environnementales plus strictes de leurs partenaires commerciaux au marché dominant. La principale différence de la théorie du *Investing-up* est d'expliquer cette convergence par la présence de firmes transnationales du pays au marché dominant dans l'État hôte. Les conditions d'observation à la théorie du *Investing-up* – la présence de firmes et d'IDE en provenance des pays aux réglementations strictes en direction des petits États – sont donc différentes de celles du *Trading-up*. À l'instar de la théorie du *Trading-up*, la coalition contre nature est la principale courroie de transmission à l'œuvre dans la dynamique de convergence réglementaire identifiée par cette théorie.

### 2.3 Le modèle néo-réaliste de Drezner de la convergence réglementaire

La théorie développée par Drezner (2005, 2007) doit beaucoup à celle de Vogel (1995, 2004) puisque les mécanismes de convergence décrits par Vogel rejoignent à quelques exceptions près ceux de Drezner. Toutefois, de notre avis, il faut concéder à Drezner que son modèle théorique demeure mieux construit que celui de Vogel dont il s'inspire. Le modèle de Drezner précise les conditions d'application des deux théories vues précédemment. Par exemple, qu'advient-il à la réglementation des petits États si leurs plus grands partenaires commerciaux (les États puissants) décident de rabaisser leurs réglementations en comparaison de celles existantes dans les petits États? La réglementation des petits États suivra-t-elle? Un petit État peut-il, ou voudra-t-il plutôt, augmenter sa réglementation au-dessus du seuil de la réglementation de son plus grand partenaire commercial? À l'inverse du modèle néo-réaliste de Drezner, les théories du *Trading-up* et du *Investing-up* ne peuvent émettre aucune prédiction dans ces deux cas.

Ainsi, alors que les deux théories vues précédemment insistent sur les cas où un cadre réglementaire se trouve renforcé par la présence d'une économie régionale puissante ayant des réglementations environnementales plus strictes, Drezner ne prédit *a priori* aucun sens à la réglementation qui résulterait d'une convergence entre plusieurs pays : il prédit que le seuil de la réglementation après convergence sera principalement déterminé par les préférences en matière de réglementation de l'État le plus puissant (Drezner, 2007 : 59). La puissance de l'État diffuseur de réglementation (*norm giver*) sera la principale variable responsable de la convergence des réglementations à l'international (Drezner, 2007: 59). Dans ce modèle, la puissance d'un État est mesurée par la taille de son marché et la dépendance de ses partenaires vis-à-vis de son économie.

De par la taille des marchés dans lesquels elles sont appliquées, les réglementations des États puissants ont un pouvoir d'attraction sur les réglementations des États plus petits : « markets have a gravitational effect on producers – the larger the economy, the stronger the pull for producers to secure and exploit market access » (Drezner, 2005 : 843). En conséquence, si les réglementations des États les plus puissants sont plus strictes que celles des États de puissance moindre, alors les réglementations se renforceront; à l'inverse, les réglementations laxistes de l'État puissant augmenteront les probabilités d'une révision à la baisse des réglementations plus strictes de ses partenaires commerciaux. Ce faisant, les réglementations des États moins imposants suivront celles des puissants.

Drezner (2007) arrive à cette conclusion en comparant les bénéfices et les coûts d'ajustement d'une harmonisation réglementaire entre les États. Le partage des coûts d'ajustement et des bénéfices de l'harmonisation de réglementations diffère selon la taille des marchés des États. En matière de bénéfices, l'auteur constate que la

convergence réglementaire entraîne des bénéfices pour toutes les firmes exportatrices, mais que ces bénéfices seraient plus importants pour les firmes exportatrices des petits États qui gagneraient l'accès à un marché plus grand que le leur. À l'inverse, la coordination réglementaire ne donnera accès qu'à un marché de moindre importance aux firmes des États puissants. Pour les États, une partie des bénéfices perçus par les firmes, grâce à une réglementation coordonnée entre les pays, se traduit par des bénéfices économiques nationaux (sous la forme d'emplois ou de taxes supplémentaires payées à l'État). Les préférences réglementaires des petits États seront donc coordonnées à celles de leurs firmes exportatrices. De la même manière que les bénéfices seront plus élevés pour les firmes des petits États que celles des grands États, les bénéfices de la coordination seront plus importants pour les petits États.

Quant aux coûts d'ajustement dérivés de l'harmonisation, ils seront relativement moins imposants pour les petits États qui détiennent des industries de taille relativement plus petite par rapport à celles des premiers. En théorie, un État coordonnera sa réglementation si les coûts d'ajustement ne dépassent pas les bénéfices de l'harmonisation de sa réglementation avec le tiers État. Le ratio coûts/bénéfices étant plus avantageux pour les petits États, selon toutes probabilités, la convergence réglementaire, si elle a lieu, se fera par le plus petit État modifiant sa réglementation pour la faire coordonner à celle du plus grand État.

Selon Drezner (2007), les firmes transnationales sont des acteurs clefs qui influenceront les préférences des États, et *in fine* la convergence réglementaire en faveur des préférences des États puissants. En opérant à l'international, celles-ci seront avantagées par une réglementation coordonnée à l'international pour trois raisons. Premièrement, une seule réglementation appliquée à l'ensemble des juridictions où elles opèrent permet aux firmes de maintenir un seul procédé de fabrication de leurs

produits plutôt que d'adapter ceux-ci à chaque cadre réglementaire national. Cela permettra par la même occasion aux firmes multinationales de profiter des économies d'échelle associées à une production standardisée. Deuxièmement, les firmes opérant à l'international auront plus de facilité à maintenir une image de marque unifiée si elles opèrent sous des cadres réglementaires coordonnés, réduisant ainsi les risques portés à leur réputation. Troisièmement, un régime réglementaire coordonné à l'international clarifie les modalités de changement des réglementations. Il diminue ainsi les risques politiques associés au fait d'opérer d'en plusieurs juridictions pour les firmes transnationales. :

[...] a single regulatory regime clarifies the political process by which transnational regulatory body standards can be changed. Multiple standards require firms to gauge the political environments of all countries with significant markets or production facilities. The greater the number of disparate national standards that exist, the greater the political uncertainty for multinational actors. Coordination helps to generate clear decision-making rules for any future changes in the rules. A single global regime clarifies the process through which standards might change, making it easier for firms to form accurate expectation of their future operating environment (Drezner, 2007: 45).

À l'inverse, pour ce qui est des coûts du changement de réglementation, ceux-ci seront plus lourds à porter pour les firmes qui étaient protégées de la compétition internationale par une réglementation nationale unique. Surtout lorsque comparativement les droits d'impositions douanières et les quotas sont maintenus à des seuils minimums, les réglementations agissent comme des barrières techniques au commerce. Plus un secteur industriel sera dépendant des barrières tarifaires et non tarifaires pour maintenir sa compétitivité et plus ses coûts d'ajustement à la coordination réglementaire seront élevés (Drezner, 2007 : 5).

Également, les bénéfices perçus par la coordination fluctueront d'un secteur économique à l'autre selon leur degré d'intégration économique transnationale. Les firmes des secteurs tournés vers l'exportation seront celles étant les plus favorisées par la convergence réglementaire. Ce sont elles qui bénéficieront d'un contexte réglementaire unifié (*level playing field*). Ce changement leur permettra d'accomplir des économies d'échelles en normalisant l'ensemble de leur production transnationale sous un modèle unifié. Ainsi, les bénéfices totaux découlant d'une convergence réglementaire entre un ou plusieurs pays seront déterminés en fonction de l'intégration économique des secteurs touchés par la convergence. Ainsi, plus un secteur industriel sera intégré dans un ensemble économique transnational et plus grands seront les bénéfices qu'il retirera d'une réglementation coordonnée appliquée à ses produits. Pour cette raison, Drezner affirme que la mondialisation, en augmentant les échanges transnationaux, accroît les bénéfices liés à la coordination réglementaire. De ce fait, la mondialisation augmente la probabilité que les États soient amenés à faire converger leurs réglementations.

Enfin, Drezner, à l'instar des auteurs des théories du *Trading-up* et du *Investing-up*, conçoit les firmes et, à moindre mesure, les ONG comme les principales courroies de transmission à l'œuvre dans la convergence réglementaire des États. Seulement, Drezner se distingue de ces auteurs par le fait qu'il accorde un rôle limité aux ONG dans la convergence des réglementations des États. Pour Drezner, les ONG jouent davantage le rôle d'élément de justification *post-hoc* pour les décisions des États que de réels acteurs politiques influents. Lorsque la décision prise *a priori* par les États, avec la contribution des firmes nationales, auront été prises, les ONG serviront de justification de la position des États lorsque leur position sera commune avec celles des ONG, le plus souvent lorsqu'il y aura renforcement de la réglementation, ou, au contraire, les ONG seront tout simplement ignorés lorsque leur point de vue sera

contraire aux positions des États, le plus souvent lorsque le *statu quo* ou une réglementation moins stricte, que celle voulue par les ONG, sera préférée par les États.

En somme, en augmentant les bénéfices liés à l'alignement de la réglementation des petits États et en diminuant les coûts d'une approche réglementaire unilatérale, les États puissants modifient de telles façons les incitatifs des petits États que l'alignement de la réglementation sur celle des États puissants devient la meilleure option pour les petits États. Également, bien que cela ne s'applique que très partiellement à notre cas d'étude, la convergence des réglementations à l'international se fait par la capacité des États puissants à imposer ou à la menace de l'imposition de sanctions économiques :

[Great powers affect] the location of regulatory coordination in two ways. First, their market size can alter the incentives of actors such that their preferred outcome becomes the only equilibrium. Second, the threat of economic coercion can accelerate the lock-in effect of coordinating at the great power's ideal point (Drezner, 2007: 59).

La résultante de ce postulat théorique de Drezner est que son modèle émet des hypothèses identiques à celles des théories du *Trading-Up* et du *Investing-up* lorsque les réglementations des petits États convergent vers les réglementations plus strictes des États puissants, mais que le modèle néo-réaliste de Drezner émet, en contrepartie, les hypothèses que les points de vue des ONG seront ignorés par les petits États lorsque leurs réglementations seront maintenues au *statu quo* ou qu'elles seront revues à la baisse pour converger vers les réglementations des États puissants.

L'argument de Drezner est donc que les réglementations des petits États suivront celles de leurs principaux partenaires commerciaux au marché imposant. La principale différence du modèle néo-réaliste de Drezner avec les théories vues précédemment est de prédire la convergence même lorsque la réglementation de l'État puissant est moins stricte que son petit partenaire commercial. La seconde différence est de donner un rôle

secondaire aux ONG dans la convergence des réglementations des États et de proposer une explication plus systématique du rôle des firmes dans la convergence réglementaire.

#### 2.4 Hypothèses de travail

Les hypothèses de notre recherche découlent des trois théories vues précédemment et nous serviront à répondre à notre question de recherche : quelles sont les courroies de transmission qui soutiennent la convergence observée entre la réglementation canadienne sur les émissions de GES des véhicules et celle des États-Unis?

Notre première hypothèse concerne la coalition contre nature (*bootleggers and baptists coalition*) exposée par les théories du *Trading-up* et du *Investing-up*. Selon les deux théories, les coalitions contre nature entre les lobbies industriels et les groupes environnementaux seraient la principale force politique derrière la convergence des réglementations environnementales entre deux partenaires commerciaux en situation d'asymétrie économique. Nous postulons donc, en appliquant les deux théories sur le cas canadien, que l'on retrouve également une coalition contre nature à l'œuvre dans la convergence de la réglementation canadienne sur les émissions de GES des véhicules:

H1 : Il existe une coalition contre nature entre les producteurs automobiles et des groupes environnementaux en faveur d'un renforcement de la réglementation du Canada lorsque le seuil de celle-ci est en deçà de la réglementation sur les émissions des véhicules des États-Unis.

Notre deuxième hypothèse est dérivée du modèle néo-réaliste de Drezner. Comme nous l'avons vu dans notre dernière section, à l'inverse des théories du *Trading-up* et du *Investing-up* qui restent muettes sur le sujet, le modèle néo-réaliste de Drezner émet des hypothèses prédictives quant au sens que prendra la réglementation d'un petit État si la réglementation de son principal partenaire commercial est égale ou inférieure à son propre seuil. Le modèle néo-réaliste de Drezner, en complément avec les travaux de Bernauer et Caduff (2004), permettent de prédire quelles seront les positions et les préférences des ONG environnementales et des lobbies industriels vis-à-vis de la réglementation de leur pays en fonction du seuil observé dans le plus grand État. Nous posons l'hypothèse que les positions des groupes environnementaux et des producteurs automobiles canadiens vis-à-vis du seuil relatif de la réglementation canadienne par rapport à celui des États-Unis concorderont avec les thèses de Drezner (2005), et les observations faites par Bernauer et Caduff (2004) dans leurs travaux sur les coalitions contre nature :

H2 : Les groupes environnementaux seront systématiquement en faveur d'un renforcement de la réglementation canadienne égal ou supérieur à la réglementation sur les émissions de GES prévalant aux États-Unis (au niveau fédéral et subfédéral). De leur côté, les producteurs automobiles canadiens seront systématiquement en faveur d'un alignement de la réglementation canadienne sur celle des États-Unis. Puisque l'avis des producteurs automobiles prévaudra, il n'y aura changements, autant à la hausse qu'à la baisse, que lorsque la réglementation canadienne sera désalignée avec celle des États-Unis.

## CHAPITRE III

### CADRE MÉTHODOLOGIQUE DE LA RECHERCHE

Pour tester nos hypothèses, nous procéderons à une analyse de contenu des prises de paroles publiques des groupes environnementaux et de l'ACCV. L'analyse des documents textuels sera complétée par des sources audiovisuels et des commentaires de personnes-ressources. Il s'agira de vérifier si les deux groupes d'acteurs ont tenté de se faire entendre des autorités publiques au moment des modifications prévues aux réglementations sur les émissions des véhicules et de connaître leur position vis-à-vis la réglementation prévue par le Canada. À partir de documents textuels nous tenterons de déterminer quelle position les deux groupes adoptent vis-à-vis la réglementation canadienne par rapport à celle des États-Unis : désirent-ils qu'elle soit moins, autant ou plus contraignante? De même, nous tenterons de comprendre pourquoi ces groupes maintiennent ces positions.

Notre première source documentaire est constituée des consultations menées entre 2000 et 2014 par le gouvernement fédéral en matière de réglementations sur les émissions des véhicules. Les retranscriptions écrites de ces consultations, et les mémoires déposés par leurs participants, nous permettront d'identifier la position des groupes environnementaux et des producteurs automobiles par rapport à la réglementation canadienne en vigueur ou à l'état de planification. Nous avons retenu deux consultations sur des projets de réglementations sur les émissions (voir la section « **Error! Reference source not found.** » dans notre bibliographie). La première consultation porte sur le *Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique* adopté suite à la ratification du Protocole de Kyoto. Dans ce document, le gouvernement s'engageait à : « Amorcer les négociations avec l'industrie de l'automobile et les États-Unis pour atteindre de nouveaux objectifs d'efficacité des combustibles pour véhicules d'ici 2010 » (Gouvernement du Canada, 2000). La

consultation s'est déroulée en 2002. L'ACCV et le Sierra Club y ont tous deux participé. La deuxième consultation, tenue en 2007, fait suite au projet du gouvernement Harper d'émettre la première réglementation canadienne sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers qui soit contraignante.

Notre deuxième source documentaire sera composée des déclarations publiques écrites des groupes environnementaux et de l'ACCV que l'on retrouve sur le site de ces organismes. Les déclarations publiques des acteurs, le plus souvent adressés aux médias écrits ou audio-visuels ou directement aux régulateurs canadiens, nous permettront encore une fois de déterminer leur position vis-à-vis de la réglementation à l'étude ou adoptée par le gouvernement canadien. Les sources provenant des groupes environnementaux et de l'ACCV sont regroupées dans la section « **Error! Reference source not found.** » de notre bibliographie. On compte 9 articles publiés sur le site web de l'ACCV qui décrivent explicitement la position de l'organisation vis-à-vis des réglementations sur les émissions adoptées ou envisagées par le Canada. Du côté des groupes environnementaux, nous avons regroupé quatre rapports publiés par les groupes environnementaux – Équiterre, le Pembina Institute, Clean Energy Canada, la Fondation David Suzuki, Environmental Defence et le Sierra Club – visant à influencer la position des gouvernements en matière de réglementation sur les émissions. Dans les deux cas notre sélection n'a pris que les déclarations publiques de ces deux groupes d'acteurs portant spécifiquement sur les réglementations sur les émissions des véhicules. Nous avons rassemblé l'ensemble du corpus documentaire sur ce sujet en faisant le choix de n'écarter aucune source.

Notre troisième source documentaire est constituée des données que nous avons collectées directement auprès de personnes ressources de l'Association des fabricants

internationaux de l'automobile du Canada (AFIAC) et du Pembina Institute<sup>66</sup>. Greg Overwater, directeur des affaires techniques et de la réglementation, est la personne ressource que nous avons contacté à l'AFIAC par courriel. Ce dernier nous a donné l'autorisation par écrit d'utiliser ces propos exclusivement dans le cadre de ce mémoire. Dans une suite d'échange de courriels, Overwater nous a expliqué l'historique et le fonctionnement des réglementations des émissions des véhicules au Canada et aux États-Unis en plus de décrire la position de son association vis-à-vis de ces réglementations. Nous n'avons utilisé pour ce mémoire que la partie des échanges portant sur la position de son association pour nos données. Lindsay Wiginton, directrice de la section des transports et des solutions urbaines, a été la personne ressource du Pembina Institute. Elle aussi a donné son accord à l'utilisation exclusive de ses propos pour notre mémoire. L'opinion de ce cette personne ressource a été recueillie lors d'une entrevue téléphonique avec l'auteur. Lors de l'entrevue téléphonique avec Wiginton, celle-ci nous a fait part des positions de son organismes vis-à-vis des différentes politiques visant à diminuer l'empreinte carbonique du secteur des transports du Canada. Aux fins de cette recherche, nous n'avons retenu que les propos de Wiginton portant sur les réglementations sur les émissions des véhicules. Enfin, conformément à l'Énoncé politique des trois conseils qui stipule que les personnes ressources ne sont généralement pas considérées comme des participants d'une recherche (APTC2, 2010, article 2.1, p.16), nous n'avons pas sollicité d'approbation éthique pour interviewer ces personnes.

Les indicateurs de la première hypothèse de recherche relative à la coalition contre nature sont dérivés de la définition donnée par Bernauer et Caduff, soit des « coalitions of environmental/consumer and producer interests that lobby for the same stricter

---

<sup>66</sup> Nous avons également contacté l'ACCV, Equiterre Clean Energy Canada, la Fondation David Suzuki, Environmental Defence et le Sierra Club pour des entrevues, mais seuls des représentants de l'AFIAC et du Pembina Institute, nous ont répondu.

regulation, but for different reason » (2004 : 108). La définition des auteurs émet trois caractéristiques fondamentales de la coalition contre nature, soient :

- qu'il y ait eu présence de groupes environnementaux et de représentants de producteurs automobiles faisant pression sur les autorités publiques canadiennes pour un changement de la même réglementation;
- que les deux groupes aient des préférences pour une réglementation plus contraignante que celle du *statu quo* réglementaire;
- que leurs raisons motivant leurs préférences soient différentes. En d'autres mots, que les motivations des groupes environnementaux soient de nature à favoriser le bien public, alors que celles des producteurs nationaux visent à maximiser leurs bénéfices privés.

Appliqués au cadre canadien de 2007, lorsque la réglementation envisagée par les États-Unis était plus contraignante que le *statu quo* réglementaire prévalant au Canada, les trois indicateurs de notre première hypothèse de recherche seront :

- A) le nombre de déclarations publiques faites par les producteurs automobiles et les groupes écologistes à l'intention des régulateurs canadiens responsable de la réglementation sur les émissions des véhicules;
- B) l'existence d'une position commune et concomitante en faveur du renforcement de la réglementation;
- C) les raisons motivant les prises de position des deux groupes et leurs préférences sont explicitement différentes, malgré leur parti pris commun pour un renforcement de la réglementation.

Si les indicateurs ci-nommés sont observés dans leur intégralité, alors nous confirmerons l'hypothèse 1. La coalition pourra être explicitement ou implicitement admise par les deux groupes d'acteurs. L'essentiel sera que les deux partis souhaitent

un renforcement de la réglementation de manière concomitante et militent auprès des législateurs pour que se matérialise ce changement.

Les positions des deux groupes d'acteurs devront se faire indépendamment des seuils en vigueur aux États-Unis. Nous entendons par là que, d'une part, la position des producteurs automobiles canadiens sera toujours en faveur de l'alignement de la réglementation canadienne sur celle des États-Unis, et cela peu importe si la réglementation états-unienne est plus stricte, moins stricte ou égale à celle qui prévaut au Canada; et que, d'autre part, la position des groupes environnementaux est une position en faveur d'une réglementation plus stricte que celle prévalant aux États-Unis, cela peu importe si la réglementation états-unienne est plus stricte, moins stricte ou égale que celle du Canada.

Les indicateurs de l'hypothèse 2 sont :

- la position publique de l'ACCV vis-à-vis la réglementation canadienne, de 2002 à 2014;
- la position publique des groupes environnementaux vis-à-vis la réglementation canadienne, de 2002 à 2014.

L'hypothèse 2 sera confirmée si la position publique de l'ACCV durant la période à l'étude se pose systématiquement en faveur d'un alignement de la réglementation canadienne avec celle des États-Unis et que la position publique des groupes environnementaux se pose systématiquement en faveur d'un renforcement de la réglementation canadienne.

Puisqu'il n'existe pas assez de variabilité dans un seul cas étudié, nous ne pouvons prétendre à « tester » les théories du *Trading-up*, du *Investing-up* et le modèle néo-

réaliste de Drezner. Plutôt notre étude, si elle confirme nos deux hypothèses, sera un « test de plausibilité » (*plausibility probe*) de l'application des trois théories aux réglementations environnementales sur les produits des petits États industrialisés en relation économique asymétrique avec leurs principaux partenaires commerciaux.

Une confirmation de la plausibilité de nos hypothèses pourrait justifier des recherches subséquentes sur les réglementations des émissions automobiles de pays se trouvant dans la même situation que le Canada. Entre autres, l'étude de la Suisse ou de la Norvège, ces deux pays n'étant pas membres de l'Union européenne (UE), mais tout de même en relation économique étroite avec l'immense marché européen, pourrait être des cas d'études intéressants. Il serait intéressant de se demander si ces deux pays alignent ou non leurs réglementations sur celles de l'UE, et si c'est le cas, pourquoi le font-ils? En ce sens, notre étude qualitative sur la réglementation des émissions des véhicules du Canada représente un premier pas peu coûteux qui pourrait précéder une étude comparative plus détaillée sur les pays ci-mentionnés.

## CHAPITRE IV

### PORTRAIT ACTUEL ET HISTORIQUE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE CANADIENNE ET DE SON CADRE RÉGLEMENTAIRE EN MATIÈRE D'ÉMISSIONS POLLUANTES

Le présent chapitre est divisé en deux sections<sup>7</sup>. La première section dresse le portrait historique et actuel de l'industrie automobile au Canada. Dans la deuxième section, nous présentons l'évolution de la réglementation sur les émissions automobiles du Canada qui consiste de celle portant sur les émissions automobiles polluantes autres que le dioxyde de carbone (l'HO, le NO<sub>x</sub>, le CO) d'une part, et celle portant strictement sur les émissions automobiles faisant partie des gaz à effet de serre.

#### 4.1 Évolution historique de l'industrie automobile au Canada

L'industrie automobile canadienne, dès ses débuts, dans les premières années du XXe siècle, a été fortement liée à l'industrie automobile des États-Unis. Déjà à l'époque, la majorité des véhicules vendus au Canada étaient des véhicules de marques états-uniennes assemblées au Canada construites à partir de pièces provenant des États-Unis. Bien que certaines activités aient eu lieu en dehors de cette province, l'industrie amorcera tôt sa concentration géographique dans le sud de l'Ontario. À la suite de la Grande Dépression, elle se composera des quelques firmes qui dominent encore aujourd'hui cette industrie en Amérique du Nord: les Trois grands (*The Big Three* : General Motors, Ford et DaimlerChrysler). Également, comme c'est encore le cas, les

---

<sup>7</sup> Autant pour ce qui a trait à l'histoire de l'industrie automobile canadienne que pour ce qui est de son cadre réglementaire environnemental, nous avons constaté que peu de travaux ont été faits. Nous aimerions donc souligner notre dette pour le travail des auteurs qui auront contribué à ce portrait historique notamment Richard White (2007) pour ses travaux portant sur l'histoire de l'industrie automobile canadienne, de George Hoberg (1991) et de Dimitry Anastakis (2009) pour leurs travaux portant sur les réglementations sur les émissions polluantes des véhicules au Canada.

modèles populaires au sud de la frontière le seront tout autant au Canada (White, 2007, 17).

De tout temps, la production intégrée entre les deux pays a permis un transfert presque automatique des technologies développées dans les deux pays (White, 2004 : 43). Puisque les Canadiennes et Canadiens consommaient sensiblement les mêmes modèles de véhicules que leurs voisins états-uniens, et que les deux pays produisaient les mêmes véhicules des mêmes marques dans des proportions semblables, les avancées technologiques apportées aux véhicules des États-Unis étaient automatiquement transférées au Canada.

L'*Automotive Products Trade Agreement*, mieux connu sous le nom de l'*Auto pact*, conclu en 1965 entre les États-Unis et le Canada, fut un tournant majeur pour l'industrie automobile canadienne (White, 2007 : 89). Sa signature marquera la fin de l'existence de ce qui restait d'une industrie automobile à proprement parlé « canadienne » ; en d'autres mots, autonome et distincte de celle des États-Unis. À partir de l'*Auto pact*, l'industrie canadienne sera intégrée à une industrie binationale avec un centre de décisions basé à Détroit (White, 2007 : 83).

Dans son application concrète, l'*Auto pact* donnait sous certaines conditions, un accès complet, exempt de tarifs douaniers, aux pièces et automobiles échangées entre les deux pays (White, 2007 : 84). La seule restriction qui s'appliquait étant que les produits automobiles devaient être composés d'un contenu au minimum à 50% originaire de l'Amérique du Nord. De plus, un producteur, pour profiter des avantages de l'*Auto pact*, devait maintenir un niveau de production équivalent à son niveau de production avant l'entrée de l'accord. Le ratio de ventes de producteurs devait se maintenir à 3:4

sans égard pour la répartition des ventes du producteur entre les deux pays avant 1964. Dans son essence, l'objectif, réussi, de l'*Auto pact* était de maintenir la balance commerciale du Canada dans la filière automobile à son état de 1964 en augmentant la productivité de l'industrie automobile canadienne (White, 2007: 82).

Presque immédiatement après sa signature, les producteurs automobiles canadiens se réorienteront vers la spécialisation d'une production destinée au marché nord-américain (White, 2007 : 78). L'industrie canadienne ne sera plus dès lors une « copie miniature » de l'industrie des États-Unis, mais une partie intégrante de celle-ci. En se spécialisant, l'industrie automobile canadienne augmentait par la même occasion ses économies d'échelles; les coûts de départ important de sa production étaient amortis sur davantage de produits, ce qui réduisait considérablement les coûts de sa production.

De même, l'*Auto pact* aura une influence énorme sur les échanges de pièces et d'automobiles entre les deux pays qui augmenteront fortement en quelques années. De 1964 à 1968, les importations de véhicules au Canada en provenance des États-Unis passaient de 3 à 40%, alors que les exportations du Canada vers les États-Unis passaient de 7 à 60% (White, 2007 : 79).

L'industrie canadienne bénéficiera grandement de la signature de l'*Auto pact*, au point où White considère que l'accord aura sauvé l'industrie automobile canadienne avant que son manque de compétitivité ne l'achève (White, 2007 : 84). Les statistiques de l'industrie donnent raison à l'auteur, de 1964 à 1971, la productivité par heure de travail de l'industrie canadienne sera augmentée de 54%. En 1994, le Canada dépassait pour la première fois le niveau de productivité des États-Unis (Gouvernement du Canada, 1996 : 24). En 1996, le solde commercial du Canada pour les voitures assemblées était

positif depuis 1965, date de l'entrée en vigueur de l'*Auto pact* (Gouvernement de Canada, 1996 : 12). Les États-Unis étant de très loin le premier pays de destination des exportations canadiennes, il est donc certain que l'*Auto pact* aura contribué sensiblement à la santé économique de l'industrie.

Enfin, l'impact le plus important de l'*Auto pact*, en regard de notre sujet d'étude, a été son effet immédiat sur la migration des centres de décisions des firmes automobiles opérant au Canada vers les États-Unis. Même avant la venue de l'*Auto Pact*, il était difficile de parler d'une industrie automobile à proprement parlé « canadienne ». Les mots de R.W Todgham, président de Chrysler Canada en 1960, sont caractéristiques d'une industrie se percevant déjà à l'époque comme étant davantage « nord-américaine » que canadienne :

As for the "Canadian-ness", like our major competitors [GM and Ford], my company manufactures and markets are exactly the same automobiles and trucks as our parent corporation [located in United States], and in that connection I think it important to establish the fact that, in my opinion, there is no autonomous Canadian automotive industry (Todgham, Chrysler Canada, cite par White, 2007: 75).

Il n'en demeure pas moins qu'avant l'*Auto pact* les voitures construites au Canada étaient dans leur grande majorité destinées à être utilisées par les consommateurs canadiens. Il existait donc encore la possibilité que des modèles soient conçus exclusivement ou en partie pour le marché canadien et ses exportations. Également, les décisions en matière de gestion quotidienne des opérations vis-à-vis de la production canadienne restaient en partie prises au Canada avant l'*Auto pact*. Cette indépendance, bien que minime, sera belle et bien terminée à partir de 1965 (Gouvernement du Canada, 1996 : 21),

Les années 1970 seront marquées par l'arrivée d'un nouveau compétiteur mondial pour les producteurs automobiles nord-américains. Désormais, la compétition se fera davantage sentir en provenance du Japon que de l'Europe. La crise du pétrole dans les années 1970, l'augmentation fulgurante des prix de l'essence et la conscience environnementale naissante chez les consommateurs nord-américains donneront un avantage compétitif considérable aux voitures japonaises moins énergivores et plus économiques. En 1968, la proportion de voitures importées vendues au Canada était de 14,1%, et de 10,5% aux États-Unis. En 1972, au Canada, elle atteindra un pic de 24,4%, pour redescendre à 19,5% en 1977 (White, 2007 : 89).

Couplée à la récession du début des années 1980, l'industrie rentrait dans une phase de déclin relatif; ses ventes étant diminuées par le contexte économique canadien et la compétition internationale (White, 2007 : 90). Une partie de la solution viendra d'elle-même lorsque les producteurs japonais -Honda, Toyota et Suzuki- décideront de délocaliser une partie de leur production destinée à leurs ventes en Amérique du Nord au Canada, en Ontario. À partir de 1991, les producteurs japonais produiront plus de véhicules au Canada qu'ils n'en importaient au pays. De même, une portion importante de la production des firmes japonaises au Canada était destinée au marché états-unien. C'est également à la même époque que la firme automobile européenne Volvo établira une usine de production au sud de l'Ontario. L'industrie automobile canadienne, autrefois exclusivement composée de constructeurs états-uniens, compte maintenant, bien qu'ils soient très minoritaires, quelques constructeurs internationaux parmi ses producteurs.

À partir des années 1990, le Mexique deviendra une partie intégrante de la production automobile nord-américaine suite à la ratification de l'*Accord de libre-échange nord-américain* (ALÉNA) par le Canada, les États-Unis et le Mexique L'inclusion du

Mexique dans la production nord-américaine permettra à l'industrie de profiter des avantages comparatifs de chaque pays, notamment des bas coûts de la main-d'œuvre du Mexique, et d'atteindre un niveau de rationalisation élevé qui assure encore aujourd'hui le maintien de la compétitivité de l'industrie automobile nord-américaine vis-à-vis des producteurs internationaux (Bàez, 2014 : 228). □

Ainsi, depuis l'entrée en vigueur de l'ALÉNA, la compétitivité internationale de l'industrie automobile canadienne dépendra largement de son intégration au sein de l'industrie nord-américaine (Bàez, 2014 : 229). Sur le plan national, l'intégration de l'industrie canadienne à l'industrie nord-américaine lui permet de faire compétition aux importations de voitures asiatiques et européennes. À l'international, le Canada bénéficie des nombreux traités commerciaux signés par lui et ses deux partenaires pour exporter la production nord-américaine auquel il prend part.

Bien qu'il soit difficile de départager les impacts sur l'industrie canadienne de l'automobile de la signature de l'ALÉNA de l'évolution naturelle du commerce mondial, on sait que l'ALÉNA aura été très bénéfique pour l'industrie automobile mexicaine. En témoigne la croissance de l'emploi dans l'industrie automobile nord-américaine; la plus grande part de la croissance de l'emploi aura lieu, entre 2010 et 2012, au Mexique (avec 132 000 emplois créés), puis aux États-Unis (108 000 emplois et puis enfin au Canada avec une croissance pratiquement nulle de l'emploi dans l'industrie (2 000 emplois) (Bàez, 2014 : 244).

Ainsi l'industrie automobile canadienne se retrouve dans une situation paradoxale par rapport à l'ALÉNA puisque d'une part l'intégration à l'échelle nord-américaine de son industrie lui permet d'augmenter sa compétitivité face à aux importations venues de

l'Asie et de l'Europe, mais de l'autre la compétition du Mexique pour attirer les investissements dans le secteur se fait souvent aux dépens de la croissance de l'industrie automobile au Canada.

Pour conclure, il est important de souligner l'importance névralgique, passée et présente, de ce secteur pour l'économie canadienne et du support conséquent de la part des politiciens canadiens qu'a reçu cette industrie depuis ses débuts (White, 2007 : 89). Depuis l'entre-deux-guerres, l'industrie automobile est l'une des principales industries manufacturières du Canada, et plus particulièrement de l'Ontario où se retrouve l'essentiel de la production canadienne. En 2016, l'industrie automobile canadienne employait directement 117 000 Canadiens (Gouvernement du Canada, 2016). De plus, de nombreux emplois au Canada dépendent indirectement de la santé économique de l'industrie. Selon l'ACCV, le multiplicateur associé à l'industrie automobile est de plus de trois, ce qui signifie qu'un dollar investi dans la production automobile crée plus de trois dollars dans l'ensemble de l'économie canadienne (Gouvernement du Canada, 1996 : 16). L'industrie a une grande influence, tant directe qu'indirecte, sur le niveau d'emploi au Canada. Ainsi, une augmentation de 17,4 employés au montage, provoquée par une crête de demande de 10 millions de dollars sur le marché des véhicules entraînerait la création de 37,7 autres emplois dans l'ensemble de l'économie (Gouvernement du Canada, 1996 : 16).

L'existence même de l'industrie automobile canadienne dépend de sa compétitivité par rapport aux autres producteurs internationaux (Gouvernement du Canada, Gouvernement de l'Ontario, 2001). Dans les conditions actuelles, le Canada demeure hautement compétitif par rapport aux autres pays du G7. Selon le rapport *Competitive alternatives* de 2016 de KPMG, le Canada se classerait comme étant le premier pays du G7 quant aux coûts de production des pièces automobiles (Cité par Gouvernement

du Canada, 2017a). Il en coûterait 7,2% moins cher de produire des pièces automobiles au Canada qu'aux États-Unis (Gouvernement du Canada, 2017b). Dans son ensemble, le Canada a un avantage comparatif sur les États-Unis en termes de coûts de production du secteur automobile dans son entièreté. Le Canada a une structure de coûts 3% inférieure à celle des États-Unis et 11,2% pour ce qui est des coûts de main-d'œuvre (Gouvernement du Canada, 2017b).

De par son importance stratégique, l'industrie a su bénéficier d'un support notoire auprès des autorités politiques canadiennes pour maintenir sa compétitivité internationale : des crédits d'impôt, de l'aide à la recherche et développement et la mise en place de diverses commissions publiques pour soutenir son développement. Indépendamment de la couleur politique du parti au pouvoir, les gouvernements successifs ont appuyé de manière unanime la compétitivité et, par la même occasion, le développement de cette industrie (White, 2007 : 89). En regard de l'importance de l'industrie canadienne pour l'économie canadienne, les politiques affectant sa compétitivité ont pris systématiquement en compte la nature hautement intégrée de cette industrie à l'échelle continentale (Gouvernement du Canada, 2001).

#### Portrait de l'industrie automobile canadienne

##### en chiffres

-L'industrie automobile canadienne emploie directement 117 000 Canadiens, en 2016. Cela représente une baisse notable par rapport à son niveau d'avant la récession (Statistiques Canada, 2017). En 2007, l'industrie employait 152 600 employés à travers le Canada. Selon l'ACCV (2017), l'industrie en 2016 aurait créé environ 500 000 emplois directs et indirects dans l'ensemble du Canada.

-En 2012, 81,9% des emplois de l'industrie se situaient en Ontario. Elle est la deuxième plus importante industrie du secteur manufacturier canadien (elle

représentait, en 2012, 21,6% des ventes du secteur de fabrication canadien) (ACCV, 2017). Selon l'ACCV (2017) : « plus de 90 % des emplois liés au montage automobile sont des emplois à temps plein bien rémunérés, avec des salaires horaires supérieurs aux moyennes provinciales et nationales ».

-7,4 millions, c'est le nombre de véhicules produits chaque année par le Canada. Cela équivaut à 15% de la production automobile de l'Amérique du Nord (Sweeney et Holmes, 2017).

-La majorité de la production canadienne se retrouve le sud de l'Ontario près des Grands Lacs. Aux États-Unis, la production automobile est concentrée dans la région des Grand-Lacs dans les États du Michigan, de l'Ohio et de l'Indiana (Sweeney et Holmes, 2017).

-Les cinq plus importants producteurs sont : les Trois grands (GM, Ford et DaimlerChrysler) qui produisent 80% de la production automobile canadienne, suivi de Honda et de Toyota (Gouvernement du Canada, 2017a).

-La valeur totale des exportations automobiles du Canada, en 2016, est de 65,81 milliards\$ (dont 62,87 milliards\$ en direction des États-Unis) (Statistiques Canada, 2017).

-La valeur totale des importations automobiles au Canada, en 2016, est de 53,53 milliards\$ (dont 33,71 milliards\$ en provenance des États-Unis) (Statistiques Canada, 2017).

-La valeur totale des exportations des pièces automobiles du Canada, en 2016, est de 21,1 milliards au total (dont 18,99 milliards en direction des États-Unis) (Statistiques Canada, 2017).

-La valeur totale des importations des pièces automobiles au Canada, en 2016, est de 47,8 milliards au total (65% en provenance des États-Unis) (Statistiques Canada, 2017).

-Les investissements directs étrangers (IDE) dans le secteur automobile canadien, en 2016, étaient de 22,2 milliards\$ (dont 15,9 milliards\$ en provenance des États-Unis) (Statistiques Canada, 2017).

-Les IDE sortant du Canada, en 2016, étaient de 19,7 milliards\$ (dont 9,5 milliards\$ à destination des États-Unis) (Statistiques Canada, 2017).

-Une pièce automobile incorporée à une automobile produite en Amérique du Nord traverse les frontières d'un des membres de l'ALÉNA en moyenne 6 à 8 fois avant d'être assemblée (ACCV, 2017).

#### 4.2 Évolution historique des réglementations canadiennes sur les émissions polluantes des véhicules

Dans cette section, nous aborderons l'histoire de la réglementation sur les émissions des véhicules au Canada. Nous distinguerons deux types de réglementations sur les émissions. Les premières concernent les particules polluantes à l'origine du smog (le NO<sub>x</sub>, le CO et l'HO)<sup>8</sup>, alors que les secondes concernent les réglementations conçues

---

<sup>8</sup> La réglementation sur les émissions de GES à l'étude dans cette recherche est extrêmement récente en Amérique du Nord, la première réglementation de ce type ne datant que de 2009. Toutefois, nous considérons qu'à bien des égards les réglementations portant sur les émissions polluantes à l'origine du

pour limiter les émissions de GES ou à augmenter l'efficacité énergétique des véhicules neufs<sup>9</sup>.

À l'échelle internationale, les États-Unis furent le premier État à réglementer la consommation d'énergie et les émissions de leur parc automobile (Hoberg, 1991 : 113). En 1970, Washington adopte le *Clean Air Act*. Une clause de la loi oblige les fabricants automobiles états-uniens à réduire les émissions polluantes de leurs véhicules responsables du smog urbain de 90% entre 1970 et 1975 (Hoberg, 1991 : 113). De 1970 à 1984, une réglementation différente de celles des États-Unis sera mise en œuvre au Canada.

À première vue, la décision du Canada d'adopter sa propre réglementation sur les émissions des véhicules de 1970 à 1984 peut paraître contre-intuitive considérant la nature intégrée de l'industrie automobile en Amérique du Nord :

Following United States (US) emissions rules seemed the most logical course of action for Canada. Since 1965 the two countries' automotive industries had been merged under the auspices of the 1965 Canada-US Auto Pact. For production and cross-border trade

---

smog font partie de l'histoire des réglementations sur les émissions GES des véhicules de l'Amérique du Nord. Ces deux réglementations de nature environnementale s'appliquent sur le même secteur et soulèvent des enjeux et font participer des acteurs à tous points identiques.

<sup>9</sup> Nous considérerons les réglementations sur l'efficacité énergétique des véhicules adoptées aux États-Unis dans les années 1970 comme étant les ancêtres des réglementations actuelles sur les émissions de GES des véhicules en Amérique du Nord. Cette fois-ci, il s'agit de deux réglementations identiques, les deux seules différences étant la mesure utilisée pour fixer les cibles (la consommation par distance parcourue pour les premières et les émissions en tonnes équivalentes de CO<sub>2</sub> pour les secondes) et la différence dans les enjeux auxquels ces réglementations prétendent s'attaquer (les premières conçues en fonction de l'enjeu de la sécurité énergétique et les secondes répondant de manière complémentaire à l'enjeu des changements climatiques). Puisqu'à l'heure actuelle seule la diminution du carburant consommée par les véhicules par kilomètre parcouru, ou la diminution totale de kilomètres parcourus par le parc automobile d'un pays permet de réduire sa production de CO<sub>2</sub> de son parc son parc automobile (*Union of Concerned Scientists*, 2014), nous considérerons les réglementations sur l'efficacité énergétique des véhicules comme étant des synonymes des réglementations sur les émissions de GES.

purposes, the two industries effectively functioned as one. [...] it seemed to flow that, Canadian plants would follow the new US standards, given that nearly 90 per cent of the cars they produced would be sold in the US (Anastakis, 2009: 113).

Également, l'ensemble des réglementations en matière de sécurité de l'époque avaient déjà été harmonisées entre les deux pays (Gouvernement du Canada, 1994 : 8).

Deux raisons expliquent pourquoi dans la première phase les réglementations canadiennes n'ont pas été alignées sur celles des États-Unis. Tout d'abord, l'estimation faite par les principaux acteurs canadiens des coûts en regard des bénéfices ne justifiait pas une réglementation canadienne équivalente à celle de son voisin. Deuxièmement, le rapport de force politique entre les tenants et les opposants à un alignement de la réglementation canadienne deviendra en faveur des seconds après avoir favorisé les premiers au début de la décennie.

En ce qui a trait aux coûts de la réglementation envisagée, selon les opposants les coûts estimés d'une réglementation identique à celle des États-Unis auraient été de 100 à 300\$ de plus par véhicule vendu au Canada et des coûts totaux de 1,7 milliards\$ pour le Canada de 1981 à 1985 (Anastakis, 2009 : 121). De même, l'opposition à l'adoption d'une réglementation identique à celle des États-Unis s'expliquait par le déficit commercial envisagé avec les États-Unis. Puisque les convecteurs catalytiques étaient produits exclusivement aux États-Unis, le ministère du commerce, des échanges et de l'industrie estima que l'adoption d'une réglementation équivalente à celle des États-Unis produirait un déficit commercial allant de 10 à 50 millions\$ avec les États-Unis (Anastakis, 2007 : 128).

Or, le convecteur catalytique (principale dépense associée à la réglementation) pouvait être ajouté ou enlevé lors de la fabrication des automobiles à moindres coûts, ce qui donnait la possibilité au Canada de suivre sa propre voie en matière de réglementation des émissions automobiles. En effet, le convertisseur catalytique permettait un design flexible des automobiles. En dehors des frais de l'appareil lui-même, celui-ci pouvait être ajouté ou enlevé à peu de frais. Pour cette raison, les véhicules vendus au Canada – incluant ceux produits aux États-Unis – ne seront pas équipés de convertisseurs catalytiques :

Though the North American industry was integrated, technology played a key role. The catalytic converter was the main emissions control technology. But it was an add-on device, thus allowing manufacturers flexibility in building cars that met (or did not meet) emissions standards, depending on whether a car had a converter attached. Not having catalytic converters meant Canadian cars did not meet the higher US standards (Anastakis, 2009 : 101).

D'un autre côté, le Canada ne jugera pas suffisants les bénéfices associés à une réglementation équivalente à celle des États-Unis. Selon les autorités canadiennes de l'époque, la pollution de l'air dans les zones urbaines canadiennes n'atteignait pas les mêmes niveaux qu'au sud de la frontière (Anastakis, 2009 : 104). Pour le Canada, les coûts supplémentaires du convertisseur catalytique en comparaison des bénéfices environnementaux ne justifiaient pas l'ajout de cette technologie aux véhicules vendus au Canada.

Deuxièmement, à l'inverse des États-Unis, le Canada ne profitera pas de la conjoncture favorable aux réglementations sur la qualité de l'air qui prévalait au début des années 1970 (Anastakis, 2009 : 103). À cette même époque, l'enjeu de la pollution atmosphérique prendra soudainement de l'importance dans l'opinion publique des États-Unis et du Canada. Quelques années plus tard, au même moment où le Canada

évaluait les coûts et les bénéfices d'adopter une réglementation similaire à celle de son voisin, la crise du pétrole remettra l'enjeu de l'efficacité énergétique à l'avant-scène (Anastakis, 2009 : 111). Or, à l'époque, les deux problématiques étaient en concurrence en tant qu'enjeux publics puisque la technologie disponible pour réduire les émissions de smog – le convecteur catalytique – diminuait l'efficacité énergétique des véhicules. De ce fait, les autorités publiques canadiennes ne subiront pas la même pression politique de la part de l'opinion publique que celle vécue par les autorités états-uniennes quelques années plus tôt.

De plus, mis à part GM qui se placera en faveur de la réglementation, l'opposition sera forte du côté de l'industrie automobile. C'est qu'à l'exception de GM, les producteurs automobiles n'avaient pas encore développé les technologies nécessaires au respect de la réglementation. Une réglementation équivalente à celle des États-Unis aurait donc donné un avantage compétitif à GM. De plus, s'ajoutera à l'opposition des constructeurs automobiles l'opposition du secteur pétrolier. En effet, le convecteur catalytique n'est pas compatible avec la présence de plomb dans l'essence vendue à l'époque. Cette technologie demandait donc au secteur pétrolier canadien de développer de l'essence sans plomb. Selon l'industrie, il en aurait coûté plusieurs millions de dollars en plus en carburant pour les Canadiennes et les Canadiens (Anastakis, 2009 : 125).

Il faudra attendre jusqu'à 1984 pour que le Canada adopte une réglementation équivalente à celle des États-Unis. Une fois complété l'alignement de la réglementation canadienne à celle des États-Unis deviendra la norme jusqu'à nos jours. À ses débuts, l'alignement de la réglementation canadienne sur son voisin servait à renforcer la position du Canada dans leurs discussions bilatérales dans l'enjeu des pluies acides. Une réglementation plus forte des émissions de NO<sub>x</sub> permettait au Canada de pallier le

manque d'action des États-Unis dans le dossier et à renforcer son leadership vis-à-vis des États-Unis lors de leurs pourparlers sur la question (Hoberg, 1997).

Également, la montée de l'importance de l'enjeu des pluies acides fera prendre connaissance aux autorités canadiennes de la faiblesse de leurs propres réglementations par rapport à celles en vigueur aux États-Unis. Au même moment où le Canada enjoignait son partenaire commercial à réduire ses émissions de NO<sub>x</sub>, les réglementations canadiennes étaient trois fois moins strictes que celle prévalant aux États-Unis (Hoberg, 1995). La faiblesse relative des réglementations canadiennes donnait un argument de taille aux États-Unis pour maintenir le *statu quo* dans ce dossier. La décision unilatérale du gouvernement canadien en 1984 de diminuer de 50% les émissions de dioxyde de soufre des voitures canadiennes n'était pas étrangère à ce constat (Hoberg, 1995).

Dans une troisième phase, Hoberg (1995) note que, depuis les années 1990 les élites canadiennes sont devenues plus proactives dans ce dossier environnemental. De ce fait, la position canadienne en matière de réglementation des émissions des véhicules a changé. Le nouvel objectif du gouvernement fédéral sera d'adopter la meilleure technologie de réduction des émissions disponible sur le marché. Selon Hoberg (1995 : 114-115), ce changement de la position canadienne était principalement dû au nouvel activisme des élites politiques en matière de qualité de l'air. La taille du marché automobile des États-Unis facilitera l'implantation de technologies supérieures à celle du Canada. Seul le marché états-unien pouvait justifier des dépenses importantes en recherche et développement de ce type de technologies environnementales. De même, le marché états-unien permettait de tester les nouvelles technologies développées aux États-Unis avant d'en proposer l'implantation au Canada.

En 1990, le Congrès états-unien adopte les *Clean Air Act Amendments* qui imposeront de nouvelles cibles de réduction des émissions aux manufacturiers des États-Unis. Cette fois, la réponse réglementaire du Canada passera d'une réaction strictement motivée par les externalités négatives des émissions polluantes des États-Unis à l'émulation systématique des réglementations états-uniennes. À partir de ce moment, l'objectif du gouvernement fédéral sera d'adopter la meilleure technologie de réduction disponible sur le marché (Hoberg, 1991). Selon Environnement Canada, la forte intégration de l'industrie des produits de l'automobile du Canada et des États-Unis a permis depuis 1988 d'apporter à la population canadienne des améliorations majeures dans le contrôle des émissions, à un coût supplémentaire minime (Environnement Canada, 2003 :33) :

Le processus d'homologation des émissions pour les véhicules routiers et les moteurs est complexe et nécessite d'importantes ressources de la part des fabricants et du gouvernement. L'alignement des normes d'émissions et des méthodes d'essais canadiennes avec celles des États-Unis permet au Canada de tirer avantage du programme d'homologation des émissions de l'EPA et se traduit par une importante économie pour les entreprises canadiennes, le gouvernement fédéral et les consommatrices et consommateurs canadiens.

En 2002, le gouvernement canadien adoptera le *Règlement sur les émissions des véhicules et de leurs moteurs* (Gouvernement du Canada, LC-2002-2164). Ce règlement est le dernier en date qui portera sur les émissions polluantes (GES exclus) des véhicules routiers. Fidèle à l'approche d'harmonisation avec les réglementations des États-Unis, qu'il a adoptés depuis 1988, le règlement a pour objectif : « [d']établir des normes d'émissions et des méthodes d'essai applicables aux véhicules routiers et à leurs moteurs qui *soient compatibles avec celles de l'EPA* » (nous soulignons) (Gouvernement du Canada, 2003 : 10). Il est donc clair que le gouvernement du Canada, par la même occasion, renouvelait son désir d'aligner sa réglementation sur les émissions polluantes automobiles sur celles de son voisin.

Les États-Unis seront le premier pays à réglementer la consommation de leurs automobiles en réponse à la crise du pétrole. En adoptant une réglementation sur l'efficacité énergétique des véhicules, ils souhaitent avant tout limiter la demande de carburant pour protéger les consommateurs d'une augmentation importante des coûts de l'énergie résultant de conjonctures internationales (Union of Concerned Scientists, 2014).

En décembre 1975, le Congrès adoptera une réglementation visant à réduire la consommation moyenne des flottes de véhicules des producteurs automobiles, sous la dénomination du *Corporate Average Fuel Economy (CAFE)* (*National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA), 2017). La NHTSA sera chargée d'appliquer la réglementation auprès des constructeurs automobiles. L'EPA calculera ses cibles d'économie de carburant à partir de la moyenne de la consommation de carburant de la flotte de véhicules vendus aux États-Unis par le producteur automobile. Les cibles adoptées seront de 18 miles/gallon (mpg) (16 litres aux 100 kilomètres (L/100km)) d'ici 1978, puis 27,5 mpg (10,5L/100km) en 1985. La nouvelle législation obligera les producteurs automobiles à accroître progressivement l'efficacité énergétique de leurs véhicules. En 1979, la réglementation sera étendue aux camions légers.

En cas de non-respect des cibles, les manufacturiers automobiles devront payer 5,50\$ par véhicule de leur flotte pour chaque 0,1 mpg non respecté. Quelques constructeurs automobiles, particulièrement les fabricants européens de voitures de luxe comme BMW et Mercedes, décideront de payer systématiquement des amendes pour ne pas respecter la réglementation. Pour le reste, tous les constructeurs états-uniens ou japonais ont respecté les cibles fixées par le congrès (Portney et al., 2003 : 1).

À partir de 1973, en conséquence à l'augmentation du prix de l'essence et à de nouvelles réglementations sur la consommation des véhicules, les États-Unis accomplirent d'importantes économies de carburant. Selon l'EPA (2017b), les nouveaux modèles de voitures sont passés d'une consommation de 17 mpg (13,8L/100km) en 1978 à 22 mpg (13L/100km) en 1982, soit une diminution de 30% de la consommation des nouveaux véhicules passagers vendus aux États-Unis. Les camions légers verront quant à eux une diminution de 35% de leur consommation de carburant pour la même période. Fait intéressant, la consommation des véhicules diminuera jusqu'en 1998, date d'échéance de la réglementation, malgré la baisse des prix du carburant à partir de 1982 (Union of Concerned Scientists, 2014). Si une partie des économies de carburant peut être mise sur le compte de l'augmentation des prix à la pompe, ces seize années d'amélioration de l'efficacité énergétique de la flotte états-unienne sont principalement dues aux réglementations (Portney et al., 2003 : 2). La consommation des nouveaux véhicules passagers diminuera de 14% et de 7% pour les camions légers par rapport à l'année de référence de 1978 (EPA, 2017b).

À partir du milieu des années 1980, Ford et GM feront pression sur l'administration de Reagan afin de revoir à la baisse la réglementation. La NHTSA répondra aux demandes de l'industrie automobile. Après une forte augmentation de 1978 à 1986, de 19,9 mpg (14L/100km) à 25,4 mpg (11,5L/100km), les cibles futures seront maintenues au niveau stagnant de 26 mpg (11L/100km).

En 1990, le Sénateur Richard Bryan et le Sénateur Gorton appuieront un projet de loi visant à rehausser de 40% en dix ans les cibles du CAFE s'appliquant aux véhicules passagers et aux camions légers (*Pew Environment Group*, 2011). La motion sera refusée par le Sénat. À son tour, l'administration Clinton tentera de mettre en place des réglementations plus strictes en matière de consommation de carburant des camions

légers. Avec succès, la minorité républicaine au Congrès réussira à retarder l'adoption de la mesure pour l'ensemble de l'ère de l'administration Clinton. En parallèle, la vente de camions légers et de VUS augmentera progressivement au cours des années 1990. La tendance forte fera en sorte que l'efficacité énergétique de la flotte états-unienne de véhicule diminuera de 1mpg au cours de la décennie 1990 (*Pew Environment Group*, 2011).

En 2002, l'Académie nationale des sciences des États-Unis (*National Research Council*, 2002) publie un rapport qui affirme qu'il serait possible d'atteindre une consommation moyenne de 37 mpg (7,6L/100km) de l'ensemble de flotte états-unienne de véhicules en 10 à 15 ans sans sacrifier les niveaux de performance et de sécurité des véhicules vendus. Selon le même rapport, les précédentes réglementations sur l'efficacité énergétique des véhicules aux États-Unis auraient permis des économies équivalentes à 2,7 millions de barils de pétrole par jour en 2002. Cette dernière affirmation redonne de la légitimité aux réglementations sur la consommation des véhicules auprès des élus états-uniens.

Ainsi, malgré plusieurs tentatives des élus états-uniens, aucune autre tentative de réglementer la consommation des véhicules aux États-Unis n'aboutira avant 2006 (*Union of Concerned Scientists*, 2014). La même année, le Congrès adopte de nouvelles cibles de consommation des camions légers qui passeront de 22.2 à 24 mpg (de 13 à 12L/100km), pour les modèles de l'année 2008 à 2011. La nouvelle réglementation adopte une approche différente de celles qui l'ont précédé. Plutôt que de calculer les cibles sur la moyenne de consommation de carburant par voiture de la flotte d'un constructeur, la nouvelle réglementation crée des cibles basées sur la taille de l'empreinte d'un véhicule. Ce changement dans le design de la réglementation a

pour effet d'appliquer des cibles de réductions proportionnellement plus contraignantes pour les plus petits modèles de voiture que les plus grands.

Comme ce fut le cas pour les réglementations sur les autres émissions polluantes des automobiles, la Californie sera la première instigatrice du changement de réglementations aux États-Unis. En 2004, la commission des ressources atmosphériques de la Californie (*California Air Resources Board*) approuve une réglementation sur les émissions des GES des automobiles et des camions légers. En 2005, afin de se conformer aux dispositions du *Clean Air Act* qui lui donne l'autorisation exceptionnelle de fixer des réglementations sur les émissions des véhicules plus strictes que la norme fédérale, la Californie déposera une demande auprès de l'EPA pour obtenir une dérogation lui permettant de promulguer et d'appliquer sa réglementation de 2004. Le 6 mars 2008, l'EPA rend son jugement. L'agence refuse à la Californie la dérogation qu'elle lui demande.

Le 26 janvier 2009, Obama adresse une note présidentielle à l'EPA lui demandant de réévaluer sa décision de 2008. Le 30 juin 2009, à l'issue d'une campagne de consultations et d'un nouvel examen, la Californie obtiendra de l'EPA une dérogation lui permettant d'appliquer ses normes d'État sur les émissions de GES pour les véhicules à partir de l'année de modèle 2009. La réglementation californienne prévoit une restriction progressive des normes moyennes d'émission de GES pour son parc automobile de 2009 à l'année de modèle 2016.

Alors que la nouvelle réglementation californienne est en processus d'évaluation par l'EPA, dans le but d'assurer l'indépendance énergétique nationale, le Congrès adopte une nouvelle réglementation sur l'efficacité énergétique des véhicules : le *Energy*

*Independence and Security Act*. La réglementation énonce l'objectif de l'administration Bush de diminuer la consommation de carburant de la flotte états-unienne de 11,5L/100km, à son niveau en 2007, à 8L/100km en 2020. La nouvelle réglementation était rendue nécessaire puisque la consommation de carburant totale des États-Unis avait augmenté progressivement au cours des deux dernières décennies. L'augmentation de la consommation nationale de carburant était principalement due à la stagnation des réglementations sur l'efficacité énergétique des véhicules, à la popularité croissante des VUS et des camions légers et à l'augmentation importante du nombre de kilomètres parcourus par années en moyenne par les États-Uniens (*Union of Concerned Scientists*, 2014).

En décembre 2007, le Congrès adopte de nouvelles cibles formelles en matière de consommation des véhicules. Dans ses objectifs, les nouvelles réglementations visent à assurer l'indépendance énergétique des États-Unis, mais aussi répondre à la problématique de la lutte aux changements climatiques. La nouvelle réglementation vise une diminution totale de 40% de la consommation de la flotte de véhicules états-uniens. En avril 2009, l'administration Obama révisé à la hausse les cibles adoptées par la précédente administration républicaine. Les constructeurs automobiles devront atteindre la diminution de consommation de carburant de 35 mpg (8L/100km) n'ont plus en 2020, mais en 2016, pour une diminution moyenne de 5% de la consommation des véhicules états-uniens. Les voitures de passagers doivent atteindre une consommation de 39 mpg (7,2L/100km) d'ici 2016 et de 30 mpg (9,5L/100km) pour les camions légers. Les cibles de réductions atteindront ce niveau de rendement avec une avance de quatre ans sur l'échéancier établi en 2007 par le Congrès.

Les nouvelles réglementations sont appliquées et conçues par la NHTSA et l'EPA. La NHTSA, en vertu de l'*Energy Policy and Conservation Act*, chiffre les cibles de

réductions de la consommation de carburant en mpg dans l'objectif de réduire la demande globale de carburant aux États-Unis, tandis que l'EPA, en vertu du *Clean Air Act*, chiffre les cibles de réduction en gramme de CO<sub>2</sub> par mille parcouru (gCO<sub>2</sub>/m). Les réglementations des agences sont toutefois conçues de telle façon que les cibles de réductions de GES de l'EPA soient équivalentes aux cibles de réduction de la consommation de carburant de la NHTSA.

L'administration Obama profitera de l'annonce de la nouvelle réglementation pour annoncer de nouvelles cibles de réduction de GES appliquées aux camions lourds et mi-lourds. Celles-ci seront mises en application en octobre 2010. Selon l'EPA (La Maison blanche, 2010), la nouvelle réglementation entraînera des économies à l'échelle nationale de 500 millions de barils de pétrole, 220 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, dans les cinq années d'application de la réglementation.

Les cibles émises par l'administration seront effectives jusqu'en 2021, mais une révision pour les cibles des modèles des années 2022 à 2025 est encore possible. En novembre 2016, peu avant les élections aux États-Unis, l'administration Obama a conclu la révision de mi-terme des cibles de réduction (EPA, 2017). Selon l'avis donné par l'EPA, les fabricants automobiles avaient les ressources et les technologies nécessaires au respect des cibles. Les cibles émises quelques années plus tôt étaient donc atteignables et se devaient de rester inchangées (EPA, 2017). Cette évaluation restait ouverte à des changements puisque le *Department of Transportation* (DOT) n'avait pas approuvé la décision de l'EPA (Plumer, 2017). La prochaine administration, sous Donald Trump, était donc en mesure de demander une réévaluation de la décision de l'EPA.

En mars 2017, le responsable de l'EPA, Scott Pruitt, et le DOT demanderont à l'EPA de revoir sa décision (EPA, 2017). En agissant de la sorte, Pruitt et le DOT faisaient suite aux demandes formulées par les producteurs automobiles (voir : *Alliance of Automobile Manufacturers*, 2017) d'éliminer les cibles des années 2022 à 2025. Les consultations publiques pour la révocation des cibles des modèles des années 2022 à 2025 sont toujours en cours.

Dans la foulée des initiatives des États-Unis en matière de réglementation de l'efficacité énergétique des véhicules, et en collaboration avec les producteurs automobiles canadiens, le Gouvernement du Canada adoptera des cibles volontaires de réduction de la consommation des véhicules –sous la forme du *Company average fuel consumption* (CAFC) équivalentes au *Corporate Average Fuel Economy* (CAFE) des États-Unis. Les cibles de réduction prendront effet à partir de 1980.

En 1981, le Parlement de Canada adoptera le *Motor Vehicle Fuel Consumption Standard Act* (MVFCSA) qui donnera la capacité juridique au gouvernement d'appliquer des cibles du CAFC potentiellement obligatoires. Le MVFCSA prévoyait la possibilité que le gouverneur en conseil, sous la recommandation du ministère des transports et le ministère des ressources naturelles, pouvait émettre des cibles obligatoires de consommation de carburant sur quelque catégorie d'automobiles vendues au Canada. Le MVFCSA ne sera jamais mis en pratique par les gouvernements successifs. Plutôt, les producteurs automobiles proposeront d'atteindre de manière volontaire les cibles du CAFC. Le Gouvernement du Canada approuvera en 2005 l'approche volontaire proposée par les producteurs automobiles canadiens.

En 2000, suite à son adhésion au Protocole de Kyoto, le gouvernement Chrétien se fixera l'objectif d'entamer des négociations avec les producteurs automobiles canadiens et les États-Unis en vue de renforcer la réglementation sur l'efficacité énergétique s'appliquant aux véhicules vendus au Canada (Gouvernement du Canada, 2000 : 5). Le gouvernement canadien abandonnera l'idée en prétextant le risque que faisait peser une réglementation unique au Canada sur la compétitivité de son industrie automobile (Beauregard-Tellier, Frédéric, Gouvernement du Canada, 2004).

En 2005, au lieu de la réglementation prévue et finalement avortée, les fournisseurs de véhicules ont signé un protocole d'entente en vue de réduire de 5,3 millions de tonnes les émissions de GES de toutes les automobiles et tous les camions légers roulant sur les routes du Canada à l'horizon de 2010 (Beauregard-Tellier, Frédéric, Gouvernement du Canada, 2004). Malgré l'amélioration des performances de consommation de carburant réalisée pour certains nouveaux véhicules, la consommation totale de carburant ainsi que les émissions de GES des véhicules légers ont augmenté de façon substantielle pendant les deux dernières décennies en raison de l'augmentation du nombre total de kilomètres parcourus par les Canadiens et de la vente de véhicules plus lourds et plus puissants, particulièrement de VUS (Beauregard-Tellier, Frédéric, Gouvernement du Canada, 2004).

Ainsi, jusqu'en 2010, l'année où le gouvernement Harper mit en place une réglementation obligatoire équivalente à celle de la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA), aucune réglementation sur l'efficacité énergétique des véhicules *obligatoire* n'existait au Canada. Durant les trois décennies qui ont précédé, le règlement, le Canada appliquait un régime volontaire pour l'amélioration de la consommation de carburant des automobiles et camions légers dans le cadre duquel les constructeurs de véhicules automobiles acceptèrent d'appliquer sur une base volontaire

aux automobiles et camions légers neufs vendus au Canada les normes d'économie de carburant en vigueur aux États-Unis (Beauregard-Tellier, 2004).

En 2010, le gouvernement Harper adoptera le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*. L'objectif explicite du règlement est « [...] [de réduire les] émissions de gaz à effet de serre provenant des automobiles à passagers et des camions légers » (Gouvernement du Canada, 2010 : 1843). Pour y arriver, le règlement prévoit « l'établissement de normes d'émissions et de procédures d'essai *compatibles avec les exigences fédérales des États-Unis* » (nous soulignons) (Gouvernement du Canada, 2010 : 1843).

Le désir du gouvernement canadien d'aligner sa réglementation avec les États-Unis est clairement exprimé par le gouvernement Harper. Le règlement cite la profonde intégration de l'industrie à l'échelle continentale pour justifier une nécessaire harmonisation de la réglementation canadienne à celle des États-Unis : « [c]ompte tenu de la profonde intégration de notre industrie automobile, il existe d'importants avantages environnementaux et économiques associés à une approche harmonisée, tant à l'échelle nationale que dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, de la réglementation des véhicules neufs » (Gouvernement du Canada, 2010 : 1885). Selon le gouvernement canadien, une approche qui ne serait pas harmonisée serait dommageable pour la compétitivité de l'industrie automobile au Canada. Indirectement, une approche non harmonisée pourrait avoir une incidence négative sur le niveau d'investissements dans le secteur en augmentant les coûts réglementaires des entreprises qui devraient satisfaire à des normes différentes de celles prévalant en Amérique du Nord (Gouvernement du Canada, 2010 : 1885).

Également, la réglementation de 2010 est justifiée par le fait qu'elle impose des obligations uniformes aux firmes qui produiront et/ou importeront des véhicules

destinés à être vendus sur le marché canadien. En imposant des coûts réglementaires égaux à toutes les firmes automobiles vendant au Canada, le règlement « veille à ce qu'aucune entreprise ne soit autorisée à dévier des normes établies et n'exerce sur les autres entreprises une pression concurrentielle les poussant à faire la même chose » (Gouvernement du Canada, 2010 : 1887).

## CHAPITRE V

### ANALYSE DE LA POSITION DES GROUPES ENVIRONNEMENTAUX CANADIENS ET DES PRODUCTEURS AUTOMOBILES CANADIENS

Dans le précédent chapitre, nous avons démontré que la réglementation sur les émissions de GES des véhicules évoluait dans des conditions qui reprenaient pour l'essentiel les conditions d'applications (*scope conditions*) des trois théories de notre cadre théorique (présenté au chapitre 2). Premièrement, le secteur automobile canadien est un secteur fortement libéralisé; la majeure partie de sa production est destinée à l'exportation vers les États-Unis; alors qu'une bonne partie des importations d'automobiles ou de pièces automobiles proviennent de ce pays. Cette caractéristique de notre cas d'étude rejoint une des conditions d'application (*scope conditions*) de la théorie du *Trading-up* et du modèle néo-réaliste de Drezner. Deuxièmement, la réglementation à l'étude s'applique sur un produit fini. Cette caractéristique rejoint une des conditions d'application du modèle néo-réaliste de Drezner. Troisièmement, il existe une grande asymétrie entre la taille du marché canadien et celui des États-Unis. Cette caractéristique est une condition d'application de nos trois théories. Enfin, une quantité importante d'IDE en provenance des États-Unis est destinée à la production automobile du Canada. De même, la majorité des firmes qui opèrent au Canada sont d'origine états-unienne. Ces deux dernières caractéristiques sont des conditions d'application de la théorie du *Investing-up*.

Les conditions d'application des trois théories étant observées dans l'évolution de la réglementation canadienne, il était donc logique que les changements de la réglementation au Canada concordent avec les prédictions de ces théories. Dans la deuxième section de chapitre nous avons remarqué que cela était bien le cas. Dans la première phase de la réglementation canadienne sur les émissions polluantes à l'origine du smog, que nous avons considéré comme proche de la réglementation sur les émissions de GES, la réglementation canadienne n'a pas été alignée sur celle des États-

Unis. Nous expliquons cette exception par un facteur technologique; l'harmonisation de la production des véhicules en incluant le convecteur catalytique ne produisait pas d'économies d'échelles. Hormis cette exception, autant les réglementations canadiennes sur les émissions polluantes à l'origine du smog que celles s'appliquant sur les GES ont été alignées systématiquement à celles des États-Unis.

Le présent chapitre sera divisé en deux sections. Dans la première partie, nous présentons les résultats en lien avec notre première hypothèse et, dans la deuxième partie, ceux en lien avec la seconde. Dans les deux sections, nous analyserons non seulement les positions des acteurs à partir de leurs déclarations publiques, mais nous tenterons aussi d'exposer les facteurs qui motivent leurs prises de position<sup>10</sup>. Exposer le positionnement et les préférences des deux groupes d'acteurs nous permettra de déterminer si les indicateurs de nos deux hypothèses sont observés.

### 5.1 Une coalition contre nature au Canada?

Les auteurs qui ont utilisé les théories du *Trading-up* et du *Investing-up* ont remarqué que la convergence par le haut observée entre les réglementations environnementales de différents États aux économies intégrées était favorisée par une coalition contre nature entre les producteurs nationaux et les groupes environnementaux. Pour notre part, nous constatons que les modifications des réglementations sur les émissions polluantes des véhicules du Canada sont caractéristiques de la dynamique de convergence décrite dans ces deux théories. La réglementation canadienne devrait donc théoriquement, si l'on se fie aux hypothèses de recherche de ces théories, être soumise à une logique de convergence vers le haut caractéristique du *Trading-up* et du

---

<sup>10</sup> Il est à noter que la présentation des données dans ce chapitre ne suit pas forcément un ordre chronologique. Il s'agit d'un choix conscient. Nous avons voulu prioriser une présentation des données selon une suite logique en fonction des théories et non de leur ordre chronologique. En d'autres mots, nous solliciterons les données de 2007 avant celles de 2002 puisqu'elles nous serviront à tester notre première hypothèse qui découle du *Trading-up*. La théorie du *Trading-up* étant complémentaire et antérieure au modèle néo-réaliste de Drezner (duquel est dérivée notre deuxième hypothèse), il nous a semblé plus logique de tester en premier le *Trading-up*, quitte à faire un accroc au récit chronologique.

*Investing-up* puisque les conditions d'observations y sont les mêmes que celles citées par les auteurs des deux théories.

En somme, nous devrions observer au Canada une coalition contre nature, comme définie dans le chapitre 2, entre les producteurs automobiles et les ONG environnementales canadiennes en faveur d'un renforcement de la réglementation au même titre que le prédisent ces deux théories.

Autant les groupes environnementaux, le *Sierra Club* et le *Climate Action Network Canada*<sup>13</sup>, que l'ACCV ont mentionné lors des consultations sur le *Règlement* qu'ils appuyaient l'intention du gouvernement Harper d'émettre une réglementation sur les émissions de GES des véhicules vendus au Canada. Toutefois, leurs motifs diffèrent, notamment quant au seuil souhaité de la réglementation.

Le porte-parole de l'ACCV, qui parle également au nom de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC) aux consultations de 2007, ne peut être plus clair sur les raisons qui poussent les producteurs automobiles canadiens et internationaux à appuyer le projet de loi : tant qu'il y aura harmonisation de la réglementation canadienne à celle des États-Unis, l'ACCV et l'AFIAC appuieront les réglementations des émissions proposées par les autorités canadiennes. En novembre 2011, peu après l'adoption dudit projet de loi, l'ACCV publiait un communiqué sur son site web où elle affirmait que :

[...]the member companies of the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA) welcomed today's announcement by federal Environment Minister Kent *regarding the government's continued commitment to align future light duty vehicle Greenhouse gases standards with the United States.*

---

<sup>13</sup> *CAN-Rac Canada* est un réseau de plus de 100 organisations (congrégations religieuses, syndicats, représentants des communautés autochtones et diverses ONG environnementales) engagées dans lutte aux changements climatiques au Canada.

[...] *The industry will support a harmonized North American approach to fuel economy standards that recognizes the highly integrated nature of the auto industry between Canada and the United States. Again we're talking about alignment with the United-States reformed CAFE standards (nous soulignons) (ACCV, 2011).*

Ce n'est donc pas tant la décision du gouvernement canadien d'émettre une réglementation sur les émissions de GES que sa décision d'aligner cette dernière sur celle de l'EPA que l'ACCV saluera.

Pour leur part, les groupes environnementaux sont eux aussi favorables à la nouvelle réglementation proposée par le gouvernement Harper. Néanmoins, tous se disent déçus par la décision du gouvernement canadien de ne pas adopter une réglementation propre au Canada qui soit plus stricte que celle envisagée par les États-Unis. Par exemple, *le Pembina Institute (2011 : 1)*, peu après l'annonce de l'adoption du *Règlement*, salue la décision du gouvernement canadien de réguler les GES des automobiles et des camions légers. L'ONG rajoute que ce type de réglementation est « une action nécessaire » (*Pembina Institute, 2011 : 1*) dans la diminution des GES provenant du secteur des transports. Néanmoins, l'ONG déplore le fait que le gouvernement fédéral canadien ne prenne pas un rôle de leader en Amérique de Nord en matière de réglementation des GES des véhicules :

The state of California has led North American efforts to implement tailpipe GHG standards, and Québec and British Columbia both committed to replicate California's standards without waiting for federal action. We note that the Government of Canada is now proposing regulated standards similar in stringency to California's only following the Obama administration's to do so. *In our view, it is disappointing that the Government of Canada has not chosen to be a leader in this area (nous soulignons) (Pembina Institute, 2011:1).*

John Bennett, qui parle au nom de la section canadienne du *Sierra Club* et de *Réseau action climat du Canada* (CAN-Rac Canada), lors des consultations de 2007 du

*Règlement* adopte un point de vue similaire lorsqu'il affirme que la réglementation canadienne devrait être élaborée en fonction d'objectifs strictement canadiens et, qu'en ce sens, le Canada devrait adopter sa propre réglementation qui le placerait en leader en Amérique du Nord en matière de réglementation des GES des véhicules :

[...] the standard [...] as to be attuned to the Canadian market and to Canadian circumstance and opportunities, but it should be forward looking, not defensive. It shouldn't be just trying to parallel what the U.S. federal government has recently announced. We should look at our own interests, look at our opportunities and get the most economic and social benefits out of the standard, but definitely work toward a very clear leadership position on a standard (Bennett, au nom du *Sierra Club* et du *CAN-Rac Canada*, 2007).

En complément, nous observons qu'il existe davantage d'acteurs à l'œuvre dans la coalition contre nature au Canada que ne le veulent les théories du *Trading-up* et du *Investing-up*. Au Canada, en 2010, les producteurs internationaux, représentés officiellement par l'AFIAC, et les syndicats ont eu également un rôle à jouer dans l'harmonisation à la hausse de la réglementation canadienne sur celle des États-Unis. Plutôt que d'infirmer les hypothèses de travail des deux théories, l'inclusion de ces acteurs renforce encore davantage la dynamique politique créée par les coalitions contre nature. En 2007, le Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile et l'AFIAC ont pris une position semblable à l'ACCV en appuyant strictement un alignement de la réglementation canadienne sur celle des États-Unis. Ainsi, s'ils participent à la coalition contre nature, les syndicats et les producteurs automobiles internationaux tendent à renforcer les options politiques mises en avant par les producteurs automobiles canadiens.

Le président du Syndicat des travailleuses et des travailleurs canadiens de l'automobile, Buzz Hargrove, affirme dans un argument semblable à celui de l'ACCV qu'il appuiera

les nouvelles réglementations environnementales pourvu qu'elles soient harmonisées avec celles des États-Unis :

We're in favour of new fuel economy standards, *on the basis [...] of developing standards that recognize the influence of the U.S. market on our production*. We're the only country in the world with an auto industry that is fully integrated with that of another country that is 90% larger in market and production. (Syndicat des travailleurs canadiens de l'automobile, 2007).

Quant aux producteurs internationaux leur positionnement face au projet de réglementation du gouvernement Harper est parfaitement coordonné avec celui de l'ACCV. En fait, Marc Nantais, porte-parole de l'ACCV, s'adressera aux membres du comité au nom de sa propre organisation et de l'AFIAC. Le porte-parole de l'AFIAC ne s'adressera jamais directement aux membres siégeant dans le comité. Toutefois, sur son site web, l'AFIAC affirme qu'elle préfère des réglementations canadiennes, autant environnementales qu'en matière de sécurité, qui soient harmonisées à celles des principaux partenaires commerciaux du Canada (AFIAC, 2018). Dans un échange de courriels avec l'auteur, le porte-parole de l'AFIAC, Greg Overwater, nous confie que son association préfère des réglementations qui soient alignées avec celles des États-Unis :

From the perspective of industry, we are very much in favour in remaining aligned with the US EPA regulatory system. The integrated nature of the North American Automobile market is such that divergence in regulatory regimes always adds to production costs, the bulk of which are most keenly felt in Canada's small market. With harmonization manufacturers can provide both the US and Canadian markets with a large variety of essentially-identical vehicles, as original equipment manufacturers can take advantage of economies of scale in production as well as regulatory testing (one set of tests satisfies both markets) and thereby provide consumers with the best combination of model options and cost competitiveness. Another side benefit is that consumers can take their vehicles across the international border without being in contravention of the environmental laws of that country. Depending on how NAFTA negotiations conclude, regulatory disharmonization could complicate trade as well, as vehicles produced in Canada, Mexico and the US find their ways into the other NAFTA markets and regulation is often cited as

a non-tariff barrier to trade. (Conversation par courriel avec le représentant de l'AFIAC, 2018)

## 5.2 Positionnement systématique des acteurs vis-à-vis de la réglementation

En 2002, l'ACCV exprimait sans ambages sa préférence pour une réglementation canadienne sur les émissions de GES des véhicules alignée sur celle des États-Unis. L'ACCV enjoindra le gouvernement canadien à ne pas aller de l'avant en émettant une réglementation plus contraignante que son voisin du sud. Néanmoins, l'ACCV dans sa déclaration se dit être ouverte à une réglementation obligatoire sur les émissions des véhicules pourvu qu'elle fasse partie d'une approche concertée à l'ensemble de l'Amérique du Nord. Dans sa logique aboutie, cette dernière affirmation de l'ACCV indique que l'organisation appuiera un changement de la réglementation canadienne pourvu qu'il se fasse de concert avec les États-Unis. D'ailleurs en 2012, au moment de l'adoption du *Règlement*, l'ACCV saluera explicitement la décision du gouvernement Harper d'aligner la nouvelle réglementation sur celle des États-Unis (ACCV, 2012).

La préférence de l'ACCV concorde avec son parti pris historique pour des réglementations environnementales, mais aussi en matière de sécurité, qui soient communes à l'Amérique du Nord. D'entrée de jeu, l'ACCV déclarera aux consultations de 2002 que: « We want to develop products to one product standard for all of North America, whether it be safety, fuel efficiency, or emissions » (Nantais pour l'ACCV, 2002). En s'exprimant ainsi, l'ACCV réaffirme sa vision selon laquelle l'industrie canadienne fait partie d'un ensemble de production trinational plus vaste qui se doit d'être réglementé sur une base unifiée. Michael Robinet, directeur aux opérations de la firme-conseil HIS, spécialisée dans le secteur automobile, au *Automotive News Canada Congress*, exprime en février 2017 très bien ce point de vue lorsqu'il enjoint le

gouvernement Trudeau à revoir à la baisse les cibles d'efficacités des véhicules de concert avec le gouvernement Trump :

There's no such thing as a Canadian automotive industry, there's no such thing as a United States automotive industry, there really is and still is a North American rationalized automotive industry and we're hopeful that the right people are going to figure that out in Washington and other places of power. (Robinet, HIS, cité par le Vancouver Sun, 2017).

Selon l'ACCV, mais aussi le Syndicat des travailleuses et des travailleurs canadiens de l'automobile, une réglementation unique au Canada affecterait négativement la compétitivité du secteur automobile canadien. Or, pour l'ACCV et le Syndicat, une perte de compétitivité équivaldrait à des pertes d'emplois au Canada dans le secteur :

The extent to which industry realizes significant cost reductions and efficiencies through harmonizing vehicle both safety and emission regulations and standards is a factor which will improve industry's competitiveness, help it remain attractive for new investment, and raise the likelihood of more job creation (Nantais, ACCV, 2012).

Le porte-parole de l'ACCV rajoute que: « We cannot afford to pursue an unrealistic fuel efficiency target that may well jeopardize the production of many of the types of vehicles we now produce here in Canadian plants » Nantais, ACCV, 2012). Pour cette raison, l'ACCV enjoint le gouvernement canadien à ne pas aller de l'avant avec une réglementation unique : « *We strongly urge the government to continue to take that harmonized approach to all vehicle standards, including fuel efficiency* » (nous soulignons, Nantais, ACCV, 2012).

L'ACCV affirme qu'une réglementation unique appliquée à l'ensemble de l'Amérique du Nord permet de maximiser les économies d'échelle associées à une production unifiée en plus de faciliter les transferts technologiques entre les industries nationales :

[...] by being part of a robust, aligned standard, new more advanced technologies come to market more quickly with greater choice of products that are more affordable for consumers as manufacturers are to able take advantage of the economies of scale derived

from the larger integrated market inherent in the North American automobile industry (Nantais pour l'ACCV, 2002).

Toujours selon l'ACCV, seule une réglementation unifiée en Amérique du Nord permettra aux consommateurs canadiens de payer le plus bas prix pour les technologies offertes sur le marché. Une réglementation unifiée dans l'ensemble de l'Amérique du Nord offrirait aux consommateurs un meilleur ratio coûts versus bénéfices environnementaux qu'une réglementation canadienne unique :

The harmonization of standards provides Canadian consumers with the greatest environment and safety benefits simply at the lowest cost. It also offers the widest choice of vehicles and ensures the new technologies penetrate the market faster and more broadly (Nantais pour l'ACCV, 2002).

Pour cause, à lui seul, le marché canadien serait trop petit pour justifier des dépenses importantes en recherche et développement associées aux réglementations sur l'efficacité énergétique des véhicules :

Canada also cannot ignore the fact that its automotive industry is integrated on a North American basis with respect to both vehicle manufacturing and vehicle sales. With a Canadian sales market of just over 8% of the entire North American market, unique fuel consumption regulations and an integrated production and sales market are problematic. [...] the size of the Canadian market [is] too small to drive vehicle design. The cost of the unique approach [is] prohibitive.

Fuel efficiency, along with almost all environmental and safety requirements [for vehicles], has been harmonized across Canada and the United States for many decades. [...] This position has been supported in the past by the government, and considering [...] [the Canadian] market size, we think it offers Canada the best of what is new, at an affordable price (Nantais pour l'ACCV, 2002).

L'ACCV rajoute qu'une réglementation sur les émissions de GES des véhicules unique au Canada aurait un coût par tonne équivalente de CO<sub>2</sub> largement supérieur à une réglementation unifiée à l'Amérique du Nord (Nantais pour l'ACCV, 2002).

Enfin, puisqu'une réglementation unifiée lui permet de bénéficier des économies d'échelles nécessaires au maintien de sa compétitivité internationale, il est probable que l'ACCV se positionnera à l'avenir, comme elle l'a fait par le passé, en militant systématiquement pour l'harmonisation des réglementations canadiennes sur celles des États-Unis. Dans sa dernière déclaration dans le cadre des consultations de 2002, le porte-parole de l'ACCV exprime son souhait que le gouvernement canadien formalise à très long terme le processus d'élaboration des réglementations canadiennes environnementales, mais aussi en matière de sécurité, du secteur automobile pour que celles-ci soient systématiquement conçues en collaboration avec les États-Unis et le Mexique. Le porte-parole rajoute qu'une telle approche éviterait de manière durable un désalignement réglementaire dans le secteur automobile de l'Amérique du Nord:

Better aligned product regulations make good business and public policy sense [...]. Going forward, one of the most important outcomes will be to institute a memorialized process of joint regulatory agency cooperation and development of regulations with systematic solutions to avoid the creation of new regulatory misalignments (Nantais pour l'ACCV, 2002).

L'ACCV exprime ainsi son souhait de voir la réglementation canadienne être alignée sur celle des États-Unis de manière permanente à long terme.

Alors que l'ACCV préfère une réglementation alignée pour assurer le maintien de sa compétitivité, de leur côté, les groupes environnementaux canadiens préfèrent que le Canada adopte une réglementation *plus stricte* que celles des États-Unis afin de

maximiser les gains environnementaux de la future réglementation. En 2002, les sections canadiennes de *Greenpeace*, du *Sierra Legal Defence Fund* et la *Toronto Environmental Alliance* (TEA), qui ne participèrent pas aux consultations de 2002 sur les conséquences économiques possibles de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto pour l'industrie canadienne (Gouvernement du Canada, 2002), déposèrent une pétition enjoignant le gouvernement canadien à adopter une réglementation obligatoire sur l'efficacité énergétique des véhicules. Les signataires de la pétition appelaient le gouvernement canadien à adopter un standard qui soit «de classe mondiale» (*Greenpeace*, TEA, 2002). Dit autrement, ces derniers demandaient au gouvernement canadien de ne pas s'en tenir aux cibles de l'EPA, ou même de la Californie, en matière d'efficacité énergétique des véhicules, jugées trop peu ambitieuses, mais plutôt de s'inspirer des cibles de l'Europe ou du Japon, alors leaders mondiaux à ce chapitre. En 2007, le représentant de *RAC-Can Canada* réitérera le souhait des organisations environnementales de voir le Canada adopter un standard de «classe mondiale» supérieur à ce qui prévalait en Amérique du Nord, y compris en Californie.

En 2003, à la suite de la décision du gouvernement fédéral de ne pas émettre une réglementation sur les émissions de GES obligatoire, le *Sierra Club* (2003) enjoindra le gouvernement à ne pas conclure un accord volontaire avec les fabricants automobiles canadiens, mais plutôt à émettre des cibles contraignantes qui soient plus ambitieuses que celles qui prévalaient aux États-Unis. D'un côté, l'ONG reconnaît que par le passé les réglementations des États-Unis ont bien servi le Canada qui lui aussi aura vu l'efficacité énergétique de ses véhicules s'améliorer. De l'autre, il souligne que les réglementations sur l'efficacité énergétique des véhicules n'avaient pas été revues par le Congrès depuis 1985. L'efficacité énergétique des véhicules canadiens restait donc tributaire d'un Congrès pétri dans l'inaction.

En ce sens, l'ONG rappelle que le Canada, en 2003, est soumis par le Protocole de Kyoto à des obligations internationales de réduire ses émissions de GES, ce qui n'est pas le cas pour les États-Unis. L'ONG croit donc que le gouvernement fédéral canadien aurait dû émettre des réglementations contraignantes qui aillent plus loin que celles en vigueur aux États-Unis :

The free ride on US regulation is over. The time for a Canadian-set CAFE standard has come. The success of the US CAFE standards shows that regulation is the surest and most effective means of getting fuel-efficient vehicles on the road, especially in light of the auto industry's hostility to implementing new fuel efficiency technology. Canada's current voluntary fuel efficiency standard works because US regulation works. In spite of this, the federal government is jeopardising its Kyoto targets in the futile hope that a voluntary agreement with auto-makers will ensure that Canadian cars and light trucks are 25% more fuel efficient by 2010.

[...]It is doubtful that the industry will act without legislation. For the sake of future generations and the industry, it's time for the federal government to regulate auto-makers into the future. It's time to lay down the law. [...] The federal government must immediately proclaim the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act. By enshrining the federal government's 25% fuel efficiency target in regulation, auto-manufacturers will be forced to accept the future and adjust their business plans accordingly (*Sierra Club*, 2003, 3-35).

D'ailleurs, l'ONG se dit déçue que le gouvernement canadien accepte l'argument des producteurs selon lequel « il faudrait accepter la nature intégrée de l'industrie automobile canadienne pour justifier une réglementation harmonisée avec celle des États-Unis »<sup>14</sup> (*Sierra Club*, 2003 : 3). Pour l'ONG, les producteurs canadiens font du « bluff »; ceux-ci détiendraient déjà les technologies nécessaires pour respecter des cibles d'efficacité énergétique aussi élevées que celles prévalant en Europe et au Japon :

---

<sup>14</sup> Notre traduction

Frankly put, Canada needs to call the auto-industry's bluff. The technology already exists to meet Canada's fuel-efficiency target, and the federal government's target is, in fact, relatively moderate. It is telling that many of the same auto-makers that will stonewall government attempts to boost fuel-efficiency in Canada are implementing ambitious plans to increase fuel efficiency in the European Union and Japan. They can do the same in Canada. (*Sierra Club*, 2003 :3)

Dans un argument qui reprend les termes du *Trading-up*, le *Sierra Club* (2003 : 5) enjoint le Canada à dépasser l'immobilisme du Congrès et l'opposition des producteurs en amenant les autres juridictions nord-américaines à suivre son nouveau leadership en matière de réglementations des émissions de GES des véhicules :

The Canadian industry is aping the US industry's anti-CAFE campaign by insisting that the harmonised nature of the North American auto-market makes an independent Canadian policy on fuel efficiency impossible. A new Canadian CAFE standard could break the congressional deadlock put up by auto-manufacturers. And by working with California and other sympathetic states, the federal government could ensure that a critical market share exists to make CAFE Canada the new North American standard (*Sierra Club*, 2003: 5).

Ainsi l'ONG oppose cet argument des producteurs automobiles canadiens selon lesquels il serait impossible d'émettre une réglementation unique au Canada considérant la taille minimale du marché canadien et la nature intégrée de l'industrie (*Sierra club*, 2003 : 16).

L'ONG affirme même que le Canada serait dans une meilleure position que la Californie pour jouer le rôle de leader des réglementations en Amérique du Nord :

Canada is not alone in North America. There are other jurisdictions that desire an improved fuel efficiency standard for their auto fleets. California's experience highlights the auto-industry's unwillingness to even accept legislated fuel efficiency standards, let alone the voluntary standard sought by Canada. Canada is in a much better position than California or other American states in terms of jurisdictional powers for enacting tougher CAFE standards. With support from sympathetic US states, Canada's Motor Vehicle Fuel

Consumption Standards Act could set a new fuel efficiency standard for North America  
(*Sierra Club*, 2003: 32).

Le *CAN-Rac Canada*, dans sa déclaration faite à l'occasion des consultations de 2007, émet un argument semblable lorsqu'il note que la Californie a un rôle de leader en matière de réglementations des émissions polluantes des véhicules en Amérique du Nord. Une fois ses standards adoptés, les autres États appliquent la réglementation de l'État californien dans leur propre juridiction, ensuite l'État fédéral applique le standard à l'ensemble des États-Unis, suivi du Canada, voire même le Mexique (La Maison blanche, *Office of the Press Secretary*, 2016). Le représentant du *CAN-Rac Canada* déplore que le Canada n'occupe pas le rôle de la Californie en émettant avant ses partenaires les réglementations qui seront appliquées par la suite à l'ensemble de l'Amérique du Nord. Ce faisant l'ONG exprime le souhait que le Canada adopte des réglementations sur les émissions de GES qui aillent au-delà de ce qui prévaut aux États-Unis au niveau fédéral, et même ce qui pourrait prévaloir en Californie à l'avenir.

À la lumière des motivations sous-jacentes des groupes environnementaux, on comprend mieux les dernières recommandations faites par le représentant de *CAN-Rac Canada* lors des consultations de 2007. Si l'ACCV recommande qu'il y ait alignement à long terme de la réglementation canadienne sur celle des États-Unis, *CAN-Rac Canada* recommande non seulement que le Canada adopte une réglementation plus stricte que celle des États-Unis, mais également que ces cibles soient fixées durablement jusqu'en 2050. De cette façon, l'ONG espère sécuriser à long terme les gains environnementaux de la réglementation et amener le reste de l'Amérique du Nord à suivre un Canada qui se poserait en leader continental des réglementations sur l'efficacité énergétique des véhicules, prenant de ce fait le rôle qui était jusqu'alors réservé à la Californie. De même, *CAN-Rac Canada* demandera au gouvernement canadien d'adopter des réglementations pour les camions lourds et semi-lourds. Le gouvernement Harper ne donnera pas suite aux demandes de l'ONG. Toutefois, à la

suite de la décision des États-Unis de réglementer les émissions de GES de ce type de camions en 2012, le Canada adoptera en 2013 une réglementation des émissions des camions lourds et semi-lourds alignée sur celle de l'EPA (Gouvernement du Canada 2013b)

Il est également intéressant de noter que les groupes environnementaux présents lors des consultations de 2000 ont joué le rôle de défenseurs de l'intérêt public. Le représentant du *Sierra Club* et du *Climate Action Network Canada*, John Bennett, cite des sondages qui montrent une opinion publique canadienne majoritairement en faveur des réglementations sur la consommation des véhicules pour atténuer les changements climatiques. Cet argumentaire venant de la part des groupes environnementaux canadiens concorde avec l'affirmation de Bernauer et Caduff (2004 : 105) selon lesquels les groupes environnementaux au sein d'une coalition contre nature seraient réputés de représenter les intérêts du grand public, à l'inverse des producteurs. Selon les auteurs, en tant que représentants de l'intérêt général, les groupes environnementaux auraient ainsi une plus grande influence auprès des décideurs publics.

En résumé, les producteurs nationaux d'automobiles, autant dans la période à l'étude que par le passé, ont appuyé explicitement et systématiquement une harmonisation de la réglementation canadienne sur celle des États-Unis pour toutes les réglementations sur les émissions touchant le secteur automobile. De leur côté, les groupes environnementaux ont systématiquement invité le gouvernement du Canada à se placer en leader et à émettre des réglementations allant au-delà de ce qui prévalait en Amérique du Nord (et même à l'international).

### 5.3 Discussion

Notre première hypothèse postule qu'il existe une coalition contre nature entre les producteurs automobiles et des groupes environnementaux en faveur d'un renforcement de la réglementation du Canada lorsque le seuil de celle-ci est en deçà de la réglementation sur les émissions des véhicules des États-Unis. La direction des trois indicateurs tend à confirmer cette hypothèse.

Le premier indicateur est basé sur le nombre de déclarations publiques faites par les producteurs automobiles et les groupes écologistes à l'intention des régulateurs canadiens responsables de la réglementation sur les émissions des véhicules. Notre analyse montre que les ONG ont produit cinq déclarations publiques et ont participé une fois aux consultations publiques du *Règlement* en 2007. L'ACCV a participé activement aux deux consultations tenues par le gouvernement fédéral; elle a publié neuf déclarations publiques sur son site web précisant la position de l'organisation sur les changements envisagés ou accomplis des réglementations sur les émissions des véhicules par le gouvernement canadien. Ce premier indicateur démontre donc l'intérêt relatif de ces deux acteurs en matière de réglementation des émissions des véhicules en 2007.

Le deuxième indicateur consiste en l'existence d'une position commune et concomitante en faveur du renforcement de la réglementation, lorsque la réglementation des États-Unis est plus stricte que celle du Canada. Notre analyse démontre cette position commune. Lorsque les États-Unis adoptent une réglementation contraignante sur les émissions de GES en 2007, les deux groupes d'acteurs ont enjoint le gouvernement canadien à adopter une réglementation plus contraignante que celle du *statu quo ante*.

Notre troisième indicateur précise que les raisons motivant les prises de position des deux groupes et leurs préférences soient explicitement différentes, malgré leur parti pris commun pour un renforcement de la réglementation. De nouveau, notre analyse démontre que cela est le cas. Pour les groupes environnementaux, les réglementations sur les émissions de GES appliquées au secteur automobile font partie d'un ensemble de politiques visant à réduire la production totale de GES du Canada. Pour ces groupes, les gains environnementaux priment sur les impacts sur la compétitivité du secteur à l'international. Pour les producteurs canadiens et internationaux d'automobiles, il en va autrement. Le maintien de la compétitivité du secteur prime sur les gains environnementaux potentiels.

Selon notre deuxième hypothèse, dans les deux moments clefs de la période observée de 2000 à 2014, les groupes environnementaux ont systématiquement été en faveur d'un renforcement de la réglementation canadienne par rapport à celle des États-Unis, une première fois en 2002 et une seconde fois en 2007. Les producteurs automobiles canadiens ont été systématiquement en faveur d'un alignement de la réglementation canadienne sur celle des États-Unis lors des deux consultations tenues par le gouvernement canadien. Les deux indicateurs retenus permettent de confirmer cette hypothèse.

En nous basant sur les déclarations publiques mentionnées plus haut, nous observons que la position publique de l'ACCV durant la période à l'étude est systématiquement en faveur d'un alignement de la réglementation canadienne avec celle des États-Unis (indicateur H2a). De même, la position publique des groupes environnementaux est systématiquement en faveur d'un renforcement de la réglementation canadienne (indicateur H2b).

Il est à noter que les deux groupes d'acteurs se positionnent indépendamment des seuils d'émissions en vigueur aux États-Unis. La position des producteurs automobiles

canadiens, lors de la période à l'étude, a toujours été en faveur de l'alignement de la réglementation canadienne sur celle des États-Unis, et cela, peu importe si la réglementation états-unienne était plus stricte, moins stricte ou égale à celle qui prévalait au Canada au moment du changement réglementaire envisagé. La position des groupes environnementaux a été systématiquement en faveur d'une réglementation plus stricte que celle prévalant aux États-Unis, cela peu importe si la réglementation états-unienne était plus stricte, moins stricte ou égale que celle prévalant au Canada.

## CONCLUSION

Le but de ce mémoire était de comprendre comment et pourquoi les réglementations canadiennes sur les émissions de GES des véhicules ont été alignées sur celles des États-Unis. Notre question de recherche était d'autant plus pertinente que les changements de la réglementation canadienne ne concordaient pas avec les prédictions de la théorie de la course vers le bas. Ils ne concordaient que partiellement avec les prédictions des théories du *Trading-up* et du *Investing-up*. De même, il nous apparaissait que les tests empiriques effectués sur la base de ces théories n'avaient pas convenablement réussi à isoler l'influence des facteurs relatifs à la compétition réglementaire par rapport aux autres facteurs politiques, mis en avant par des théories de la convergence concurrentes.

Étant donné que les conditions d'application (*scope conditions*) de notre cadre théorique étaient réunies dans notre cas d'étude, et puisque les prédictions découlant de ce cadre quant aux sens que prendrait la réglementation canadienne vis-à-vis de celle des États-Unis s'étaient avérées conformes aux changements historiques de la réglementation canadienne, nous nous sommes penchés sur la validation empirique.

Ainsi, nous avons démontré que les préférences et les comportements des acteurs en 2007, lors de l'élaboration d'une première réglementation canadienne sur les émissions des GES, avaient été conformes aux prédictions des théories du *Trading-up* et du *Investing-up*. Une coalition contre nature a été à l'œuvre au moment de l'élaboration du *Règlement* : pour des raisons relatives aux bénéfices environnementaux de la future réglementation, les groupes environnementaux ont appuyé un renforcement de la réglementation canadienne à un moment où les États-Unis mettaient une

réglementation de ce type en place; les producteurs automobiles ont fait de même pour des raisons de compétitivité.

Nous constatons également que les préférences des producteurs automobiles, n'ont pas changé au cours de la période à l'étude : ils ont appuyé explicitement et activement une réglementation qui soit alignée sur celle des États-Unis. Pour leur part, les ONG environnementales ont systématiquement appuyé une réglementation canadienne qui soit plus ambitieuse que celle qui prévalait au même moment aux États-Unis.

Les prédictions des trois théories mobilisées dans notre cadre théorique sont donc exactes. Premièrement, les firmes et les ONG ont agi comme des courroies de transmission de la dynamique de convergence observées entre les réglementations des deux pays. Deuxièmement, les comportements et les préférences des acteurs canadiens ont été conformes à leurs prédictions. Les trois théories expliquent adéquatement la convergence observée entre la réglementation canadienne et celle des États-Unis. Sur le pourquoi de la convergence, les auteurs ont probablement raison lorsqu'ils affirment que, sous certaines conditions vues précédemment, lorsqu'il y a convergence réglementaire, les facteurs relatifs à la compétition économique priment sur les facteurs de nature politique (la communication transnationale des acteurs politiques, le rôle des institutions et du droit supranational, etc), mis en avant par les théories concurrentes. Du moins, cette dernière affirmation se voit confirmée par les faits empiriques de notre étude de cas.

Sur le comment de la convergence, les prédictions de Drezner (2007) sont empiriquement validées par notre étude, à savoir que : 1) les producteurs d'un petit État et œuvrant dans un secteur libéralisé se positionneront en faveur d'un alignement de la réglementation de leur État sur celle de l'État représentant leur plus grand marché d'exportation, que 2) les groupes environnementaux des petits États se positionneront

dans une coalition contre nature en faveur d'un renforcement de la réglementation lorsque la réglementation de leur État sera moins contraignante que celle de l'État puissant et que 3) en cas de désaccord entre les deux groupes d'acteurs le point de vue des producteurs primera sur celui des ONG lorsque viendra le temps pour les décideurs publics de prendre une décision quant aux changements de réglementations.

Notre étude suggère que davantage d'acteurs devraient être pris en compte par le modèle de Drezner, notamment les producteurs internationaux œuvrant dans les petits États et les syndicats représentant les travailleuses et les travailleurs des producteurs. Ces deux types d'acteurs se joignent aux pressions politiques des producteurs nationaux. Ainsi, les gouvernements ne devront pas seulement justifier un désalignement réglementaire aux producteurs nationaux, mais aussi aux producteurs internationaux et aux syndicats de cette industrie. Cette cohésion entre les producteurs nationaux et internationaux et les représentants syndicaux pourrait expliquer en partie pourquoi les pressions pour l'alignement des réglementations semblent toujours primer sur le désir des groupes environnementaux de voir la réglementation se renforcer davantage. Une telle hypothèse mériterait d'être testée directement auprès des régulateurs dans le cadre des recherches postérieures sur la convergence réglementaire.

Pour ce qui est des théories du *Trading-up* et du *Investing-up*, leurs prédictions se sont aussi avérées exactes dans notre cas d'étude. Toutefois, sans affirmer que ces deux théories sont désuètes, nous constatons qu'elles mériteraient d'être actualisées par les enseignements du modèle néo-réaliste de Drezner. En effet, si les prédictions du modèle de Drezner n'infirment pas celles du *Trading-up* et du *Investing-up*, elles dressent néanmoins un portrait plus complet du pourquoi et du comment s'effectue la convergence des réglementations des petits États sur celles de leurs principaux partenaires commerciaux. En ce sens, il sera important à l'avenir que les tests

empiriques sur la convergence prennent l'ensemble de ce corpus de théories puisque celles-ci sont fortement complémentaires : les enseignements des trois formant un tout cohérent plus à même de répondre aux questions de recherche sur la convergence.

Il est important de souligner que certaines pistes d'explications de la convergence réglementaire n'ont été traitées que superficiellement dans ce mémoire. Celles-ci mériteraient d'être davantage explorées par de futures recherches. Notamment, le facteur technologique n'a pas été pris en compte dans notre analyse. Les travaux d'Anastakis (2009) ont démontré que le désalignement de la réglementation sur les émissions productrices de smog des véhicules était, entre autres, dû à des possibilités qu'offrait la technologie de l'époque : le convecteur catalytique. Se pose alors la question : si la technologie nécessaire au respect d'une réglementation n'enregistre pas ou peu d'économies d'échelles, cela diminuera-t-il les probabilités qu'il y ait convergence réglementaire entre les États? Nous avons fait le choix de ne pas nous attarder sur cette question à cause du manque de variation dans notre cas d'étude.

Également, nous n'avons pas abordé la nature volontaire ou obligatoire des mesures à l'étude. S'il y a convergence des mesures volontaires, produiront-elles les mêmes bénéfices environnementaux que la convergence sur des réglementations contraignante? Si l'on se fie aux travaux de Cao et Prakash (2007, 2012), qui se sont concentrés sur la diffusion des pratiques volontaires des firmes transnationales, l'effet serait probablement comparable. Selon les auteurs, dans bien des cas, les réglementations prévalant dans les principaux marchés nationaux des firmes transnationales n'auraient pas été imposées *de jure* par les États hôtes pour qu'elles soient respectées *de facto* par les firmes.

Était-ce le cas au Canada? Selon le *Sierra Club* (2003) :

The mandatory US CAFE standard and its system for non-compliance penalties has succeeded in saving billions of barrels of oil and prevented billions of tonnes of GHG

emissions. Canada has reaped the benefits of this US regulation through a voluntary agreement with the automotive manufacturers, the CAFC standard. Natural Resources Canada (NRCan) claims that manufacturers have followed through on their agreement to adhere to the CAFC standard and have subsequently done so at a reduced cost to government and manufacturers. *The harsh reality is, however, that Canadian automanufacturers have built their vehicle fleets to meet the US CAFE standard and not 'voluntarily' adhered to the CAFC standard.*

Au regard de la théorie du *Investing-up* et des travaux de Cao et Prakash (2007, 2012) cette affirmation semble plausible, mais elle mériterait d'être vérifiée empiriquement.



## BIBLIOGRAPHIE

- Alliance of Automobile Manufacturers*. 21 février 2017. “Lettre à l’administrateur de l’EPA, Scott Pruitt”. En ligne : <https://autoalliance.org/wp-content/uploads/2017/02/Letter-to-EPA-Admin.-Pruitt-Feb.-21-2016-Signed.pdf> consulté le 18 mai 2017.
- Anastakis, Dimitry. 2009. « A 'War on Pollution'?: Canadian Responses to the Automotive Emissions Problem, 1970–80 ». *The Canadian Historical Review*. Vol.90. Iss. 1. P. 99-136.
- Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV). 2017. « Faits importants : Données sur l’industrie automobile du Canada ». Consulté en ligne : <https://www.cvma.ca/wp-content/uploads/2018/01/Website-WP-Important-Facts-Pdf-Dec-19-2017-FR.pdf> le 20 octobre 2017.
- Association des constructeurs automobiles canadiens (ACCV). 22 septembre 2013. “Automakers support Canada's continued action to reduce vehicle greenhouse gases and smog causing emissions.”. Toronto, Ontario. En ligne: [http://www.cvma.ca/eng/news/2014/article\\_20140922\\_01.asp](http://www.cvma.ca/eng/news/2014/article_20140922_01.asp) consulté le 14 septembre 2017.
- Association des constructeurs automobiles canadiens (ACCV). 14 décembre 2012. “Leading Canadian Vehicle Manufacturers are Encouraged about The Canada-U.S. Progress Report To Leaders on Regulatory Cooperation and

Harmonization.”. Toronto, Ontario. En ligne:  
[http://www.cvma.ca/eng/news/2012/article\\_20121214\\_01.asp](http://www.cvma.ca/eng/news/2012/article_20121214_01.asp) consulté le 14  
septembre 2017.

-Association des constructeurs automobiles canadiens (ACCV). 27 novembre 2012.  
“Canadian Vehicle Manufacturers’ Association Applauds Government of  
Canada on Introduction of Vehicle GHG Standards for 2017 and Beyond:  
Harmonized North American Standard Will Provide Environmental and  
economic Benefit to Canadians.”. Toronto, Ontario. En ligne:  
[http://www.cvma.ca/eng/news/2012/article\\_20121127\\_01.asp](http://www.cvma.ca/eng/news/2012/article_20121127_01.asp) consulté le 14  
septembre 2017.

-Association des constructeurs automobiles canadiens (ACCV). 13 mars 2012.  
“Harmonization of the Heavy-duty and Engine Greenhouse Gas Emissions  
Regulation with the United States is the Right Approach.”. Toronto, Ontario.  
En ligne: [http://www.cvma.ca/eng/news/2012/article\\_20120413\\_01.asp](http://www.cvma.ca/eng/news/2012/article_20120413_01.asp)  
consulté le 14 septembre 2017.

-Association des constructeurs automobiles canadiens (ACCV). 16 novembre 2011.  
« Canadian Automakers Endorse The Government Of Canada’s Direction On  
Moving Forward With New Vehicle Greenhouse Gas Emissions Standards.”.  
Toronto, Ontario. En ligne:  
[http://www.cvma.ca/eng/news/2011/article\\_20111116\\_01.asp](http://www.cvma.ca/eng/news/2011/article_20111116_01.asp) consulté le 14  
septembre 2017.

- Association des constructeurs automobiles canadiens (ACCV). 1er mars 2010.  
« Canadian automakers applaud new vehicle green house gas emissions standards.”. Toronto, Ontario. En ligne:  
[http://www.cvma.ca/eng/news/2010/article\\_20100401\\_01.asp](http://www.cvma.ca/eng/news/2010/article_20100401_01.asp) consulté le 14 septembre 2017.
- Association des constructeurs automobiles canadiens (ACCV). 2 février 2007.  
« CVMA supports plans to accelerate vehicle-related GHG reductions”. Ottawa, Ontario. En ligne:  
[http://www.cvma.ca/eng/news/2007/article\\_20070206\\_01.asp](http://www.cvma.ca/eng/news/2007/article_20070206_01.asp)[http://www.cvma.ca/eng/news/2010/article\\_20100401\\_01.asp](http://www.cvma.ca/eng/news/2010/article_20100401_01.asp) consulté le 14 septembre 2017.
- Association des constructeurs automobiles canadiens (ACCV). 18 novembre 2006.  
« Canada’s Clean Air Act – Key Facts Concerning Auto Emissions in Canada”. Toronto, Ontario. En ligne:  
[http://www.cvma.ca/eng/news/2010/article\\_20100401\\_01.asp](http://www.cvma.ca/eng/news/2010/article_20100401_01.asp) consulté le 14 septembre 2017.
- Association des constructeurs automobiles canadiens (ACCV). 5 avril 2005. « Le secteur de l'automobile conclut un accord volontaire avec le gouvernement du Canada pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre”. Windsor, Ontario. En ligne:  
[http://www.cvma.ca/fra/nouvelles/2005/article\\_20050405\\_01.asp](http://www.cvma.ca/fra/nouvelles/2005/article_20050405_01.asp) consulté le 14 septembre 2017.

- Associations des fabricants internationaux de l'automobile du Canada (AFIAC). 2018. « Public policy positions ». En ligne : <http://www.globalautomakers.ca/policies/policies.html> consulté le 18 février 2018.
- Automotive policy research center (APCR). Holmes et Sweeney; John, Brendan. Automotive Policy Research Center. 2017. « Educating Donald : The Integrated North American Automotive Industry ». Consulté en ligne : <https://aprc.mcmaster.ca/sites/default/files/pubs/education-donald-holmes-sweeney.pdf> le 22 octobre 2017.
- Bàez, Francisco Ernesto Navarrete. 2014. « The Automotive Industry in North America 20 years after NAFTA ». Pages 227 à 247 *In* sous la dir. de Brunelle, Dorval. 2014. « L'ALÉNA à 20 ans : Un accord en sursis, un modèle en essor ». Aux Éditions de l'Institut d'études internationales de Montréal (IEIM). 579 p.
- Beauregard-Tellier, Frédéric. Gouvernement du Canada. 2004. « Fuel Efficiency of Motor Vehicles in Canada ». *Bibliothèque du Parlement : Division économique*. Disponible en ligne : <https://lop.parl.ca/Content/LOP/ResearchPublicationsArchive/inbrief1000/prb0348-e.asp> consulté le 26 juin 2017.
- Bennett, Colin. 1991. "What Is Policy Convergence and What Causes It?" *British Journal of Political Science*. Vol.21. Iss.2. P-215-233.

- Bernauer, Thomas; Caduff, Ladina. 2004. "In Whose Interest? Pressure Group Politics, economic Competition and Environmental Regulation". *Journal of Public Policy*. Vol.24. Iss. 1. P.99-126.
- Birdsall, N. ; Wheeler, D. 1993. 'Trade policy and industrial pollution in Latin America: where are the pollution havens?'. *Journal of Environment and Development*. Vol. 2. Iss. 1. P. 137-49.
- Cao, X. et Prakash, A. 2012. "Trade competition and environmental regulations: domestic political constraints and issue visibility". *The Journal of Politics*. Vol. 74 Iss. 1. P- 66-82.
- CBC new. Archives numériques. 1969, 25 mars. « Pierre Trudeau's Washington Press Club speech ». En ligne: [www.cbc.ca/player/play/1797537698](http://www.cbc.ca/player/play/1797537698) consulté le 16 février 2018.
- Dimaggio, Paul J. ; Powell, Walter W. 1983. "The Iron Cage Revisited: Institutional Isomorphism and Collective Rationality in Organizational Fields". *American Sociological Review*. Vol.48. Iss.2. P.147-160.
- Dolowitz, D.P. and Marsh, D. 1996 'Who learns what from whom? A review of the policy transfer literature' *Political Studies*. Vol 44. P. 343-57.

- Drezner, Daniel W. 2001. "Globalization and Policy Convergence." *International Studies Review*. Vol. 3. Iss. 1. P- 53–78.
- Drezner, Daniel W. 2005. "Globalization, harmonization, and competition: the different pathways to policy convergence". *Journal of European Public Policy*. Vol.12. Iss.5. P-841-859.
- Drezner, Daniel W. 2007. "All Politics Is Global: Explaining International Regulatory Regimes". *Princeton University Press*. Princeton (New-Jersey): 2007. 234 P.
- Équiterre et le Pembina Institute. En collaboration avec Clean Energy Canada, la Fondation David Suzuki, Environmental Defence. Juin 2016. "Reducing GHG Emissions in Canada's Transportation Sector: Submission to the Mitigation Measures Working Group: Pan-Canadian Framework on Climate Change and Clean Growth". En ligne: [https://equiterre.org/sites/fichiers/fmm\\_transportation\\_recs.pdf](https://equiterre.org/sites/fichiers/fmm_transportation_recs.pdf) consulté le 16 septembre 2017.
- Fondation David Suzuki. 1er avril 2010. "Automobile fuel standards drive Canada forward". En ligne: <http://david Suzuki.org/media/news/2010/04/automobile-fuel-standards-drive-canada-forward/> consulté le 14 septembre 2017.

- Gouvernement du Canada, Affaires mondiales Canada. 2017a. « L'industrie de l'automobile du Canada ». *Investir au Canada*. 6 pages. Consulté en ligne : [www.international.gc.ca/investors-vestisseurs/assets/pdfs/download/Automobile.pdf](http://www.international.gc.ca/investors-vestisseurs/assets/pdfs/download/Automobile.pdf) le 22 octobre 2017.
- Gouvernement du Canada, Affaires mondiales Canada. 2017b. « Les avantages du Canada en matière de coûts et d'imposition automobile ». *Investir au Canada*. 6 pages. Consulté en ligne : [www.international.gc.ca/investors-vestisseurs/assets/pdfs/download/Automobile.pdf](http://www.international.gc.ca/investors-vestisseurs/assets/pdfs/download/Automobile.pdf) le 25 octobre 2017.
- Gouvernement du Canada. Statistiques Canada. Bernard; André. 2015. « Tendances récentes dans les industries automobiles canadiennes ». Consulté en ligne : [www.statcan.gc.ca/pub/11-626-x/11-626-x2013026-fra.htm](http://www.statcan.gc.ca/pub/11-626-x/11-626-x2013026-fra.htm) le 20 octobre 2017.
- Gouvernement du Canada. Environnement et changement climatique Canada. LC-2014-207. « Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers (DORS/2014- 207) ». En ligne : <https://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/DetailReg.cfm?intReg=215> consulté le 1er octobre 2017.
- Gouvernement du Canada. Conseil du trésor. Août 2014b. « Conseil Canada-États-Unis de coopération en matière de réglementation Plan prospectif conjoint août 2014 ». En ligne : <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil->

tresor/organisation/transparence/lois-reglements/conseil-cooperation-canada-eu-reglementation/plan-prospectif-conjoint-aout-2014.html consulté le 1<sup>er</sup> octobre 2017.

-Gouvernement du Canada. Environnement et changement climatique Canada. LC-2013-24. « Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (DORS/2013-24) ». En ligne : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2013-24/TexteComplet.html> consulté le 1er octobre 2017.

-Gouvernement du Canada. Environnement et Changemnet Climatique Canada. LC 2013-24. « Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (DORS/2013-24) ». Consulté en ligne : <https://ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/DetailReg.cfm?intReg=214> le 22 octobre 2017.

-Gouvernement du Canada. 2012a. « Harper Government Improves Fuel-Efficiency of Canadian Vehicles ». Disponible en ligne : <http://www.ec.gc.ca/default.asp?lang=En&n=56D4043B-1&news=1F13DA8A>- le 21 octobre 2017

-Gouvernement du Canada. Environnement et changement climatique. Kent Peter. 27 novembre 2012b. « Notes d'allocation prononcées par le ministre Kent portant sur le projet de règlement visant les véhicules légers des années modèles 2017 et ultérieures ». En ligne :

<http://www.ec.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=6F2DE1CA-1&news=A9FCCA23-3B75-49D6-B66E-87A18C61797A> consulté le 1er octobre 2017.

-Gouvernement du Canada. Environnement et changement climatique. 27 novembre 2012c. « Fiche d'information : Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers (années modèles 2017 à 2025) ». En ligne : <http://www.ec.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=56D4043B-1&news=1F13DA8A-EB01-4202-AA6B-9E1E49BBD11E> consulté le 1<sup>er</sup> octobre 2017.

-Gouvernement du Canada. Environnement et changement climatique. 17 avril 2010. « Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers (DORS/2010-201) ». En ligne : <https://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/detailReg.cfm?intReg=192> consulté 25 février 2017.

-Gouvernement du Canada. 39<sup>e</sup> législature, 1<sup>ère</sup> session. Numéro 005. Comité législatif chargé du Projet de loi C-30. 6 février 2007. « Consultation sur le projet de loi C-30 ». En ligne : <http://www.ourcommons.ca/DocumentViewer/en/39-1/CC30/meeting-5/evidence> consulté le 15 août.

-Gouvernement du Canada et l'Association des constructeurs canadiens de véhicules (ACCV). 5 avril 2005. « Protocole intervenu entre le gouvernement du

Canada et l'industrie canadienne de l'automobile portant sur les gaz à effet de serre des véhicules ». Windsor, Ontario. En ligne : <http://www.cvma.ca/supportfiles/mou-fr-20050405.pdf> consulté le 1er octobre 2017.

-Gouvernement du Canada. Environnement et changement climatique. 1er janvier 2003. « Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs (DORS/2003-2) ». En ligne : <http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/detailReg.cfm?intReg=65> consulté le 1er octobre 2017.

-Gouvernement du Canada. LC-2003-2. « Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs C.P. 2002-2164 ». En ligne : consulté le 24 octobre 2017.

-Gouvernement du Canada. 37<sup>e</sup> législature, 2<sup>e</sup> session. Comité permanent de l'industrie des sciences et de la technologie. 11 décembre 2002. « Consultations portant sur les conséquences économiques possibles de la mise en oeuvre du protocole de Kyoto pour l'industrie canadienne : 11<sup>e</sup> séance ». En ligne : <http://www.ourcommons.ca/DocumentViewer/en/37-2/INST/meeting-11/evidence> consulté le 23 février 2017.

-Gouvernement du Canada. Gouvernement de l'Ontario. Industrie Canada et le Ministère du développement économique du commerce de l'Ontario. Rapport préparé par Charles River Associates. 2001. « Éléments concurrentiels pour

attirer et conserver les investissements dans le secteur automobile : comparaison entre le Canada et le Mexique ». 166 p.

-Gouvernement du Canada. 2000. « Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique ». 17 p. Disponible en ligne : <http://publications.gc.ca/collections/Collection/M22-135-2000E.pdf> consulté le 26 juin 2017.

-Green peace et la Toronto environmental alliance (TEA) représentée par le Sierra Legal Defense Fund. 2002, 22 août. « Réglementation de la pollution atmosphérique au Canada ». Gouvernement du Canada. Bureau du vérificateur général. Pétition 55. En ligne : [http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/pet\\_055\\_f\\_28762.html](http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/pet_055_f_28762.html) consulté le 22 octobre 2017.

-Haas, Peter M. 1992A. "Introduction: epistemic communities and international policy coordination ". *International Organization*. Vol.46. Iss. 1. P-1-35.

-Haas, Peter M. 1992B. "Banning chlorofluorocarbons: epistemic community efforts to protect stratospheric ozone ». *International Organization*. Vol.46. Iss. 1. P.187-224.

-Heichel, S., Pape, J. et Sommerer, T. 2005. 'Is there convergence in convergence research? An overview of empirical studies on policy convergence', *Journal of European Public Policy*. Vol 12. Iss. 5. P- 817-40.

- Hoberg, George. 1991. "Sleeping with an Elephant: The American Influence on Canadian Environmental Regulation". Cambridge University Press. *Journal of Public Policy*. Vol. 11. Iss. 1. P. 107-131.
- Hoberg, George; Keith Banting, and Richard Simeon 1997. Degrees of Freedom: Canada and the United States in a changing global context. *Toronto University Press*
- Hoberg, George. 2001. "Trade, harmonization, and domestic autonomy in environmental policy". *Journal of Comparative Policy Analysis: Research and Practice*. Vol.3. Iss.2. P.191-217.
- Knill, Christoph, C. 2005. "Introduction: Cross-national policy convergence: concepts, approaches and explanatory factors." *Journal of European public policy*. Vol. 12 Iss..5. P- 764-774.
- Krugman et Well; Paul, Robin. 2016. « Microéconomie : 3<sup>e</sup> édition ». *De boeck supérieur*. 1089 p.
- La Maison blanche, *Office of the Press Secretary*. 29 juin 2016. "Leaders' Statement on a North American Climate, Clean Energy, and Environment Partnership".  
En ligne: <https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press->

office/2016/06/29/leaders-statement-north-american-climate-clean-energy-and-environment consulté le 25 septembre 2017.

-La Maison blanche. Archives de l'administration Obama. 2010, 25 octobre. « DOT, EPA Propose Nation's First-Ever Emissions, Fuel-Efficiency Standards for Trucks and Buses ». En ligne: consulté le 21 octobre 2017.

-Le Devoir. 29 avril 2017. « Trudeau recule sur le méthane... et sur le climat ». En ligne : www.ledevoir.com/societe/environnement/497582/trudeau-recule-sur-le-methane-et-sur-le-climat consulté le 16 février 2018.

-Los Angeles Times. Preston, Benjamin, 25 août 2017. « How's my driving? Trump EPA opens comment period on possible change in fuel economy standards ». En ligne : https://blog.caranddriver.com/hows-my-driving-trump-epa-opens-comment-period-on-possible-change-in-fuel-economy-standards/ consulté le 17 février 2018.

-*National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA). "Laws and Regulations: Corporate Average Fuel Economy". En ligne: https://www.nhtsa.gov/laws-regulations/corporate-average-fuel-economy consulté le 21 octobre 2017.

-*National research Council*. 2002. « Effectiveness and Impact of Corporate Average Fuel Economy (CAFE) Standards ». Washington: *National Academies press*. Consulté en ligne: https://www.nap.edu/catalog/10172/effectiveness-and-impact-of-corporate-average-fuel-economy-cafe-standards le 27 octobre 2017.

- OCDE, Oman P., Charles. 2000. Policy Competition for Foreign Direct Investment. « A study of Competition among Governments to Attract FDI ». *OECD development center*. 132 pages. Disponible en ligne: <http://www.oecd-ilibrary.org/content/book/9789264181083-en> consulté le 23 mai 2017.
  
- Oye, Maxwell: A. et James. 1995. « Self-Interest and Environmental Management ». *Journal of Theoretical Politics*. Vol. 6 no.4. P. 593-620.
  
- Pembina Institute. Juillet 2010. “Pembina Institute Comments on Canada’s Proposed Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations”. En ligne: <http://www.pembina.org/reports/vehicle-regs-submission-revised-july-2010.pdf> consulté le 14 septembre 2017.
  
- Perkins, Richard ; Neumayer, Eric. 2012. “Does the ‘California effect’ operate across borders? Trading- and investing-up in automobile emission standards”. *Journal of European Public Policy*. Vol.19. Iss. 2. P.217-237.
  
- Pew environment group. 2011. “History of Fuel Economy: One decade of Innovation, Two Decades of Inaction”. En ligne: <http://www.pewtrusts.org/~media/assets/2011/04/history-of-fuel-economy-clean-energy-factsheet.pdf> consulté le 3 novembre 2017.

- Plumer, Brad. Vox. 15 mars 2017. « Trump's plan to roll back Obama's fuel economy rules for cars, explained ». En ligne: <https://www.vox.com/energy-and-environment/2017/3/15/14828070/trump-fuel-economy-standards> consulté le 18 mai 2017.
- Powell, Walter W., et Paul J. Di Maggio. 1997. « Le néo-institutionnalisme dans l'analyse des organisations ». *Politics* 10(40). P. 113-54.
- Prakash, Aseem ; Potoski, Matthew. 2007. "Investing Up: FDI and the Cross-Country Diffusion of ISO 14001 Management Systems". *International Studies Quarterly*. Vol.51. Iss. 3. P.723-744
- Rose, Richard. 1991. "What is Lesson-Drawing?" *Journal of Public Policy*. Vol.11. Iss 1. P.3-30.
- Rugman, A.M. and Verbeke, A. (1998) 'Corporate strategies and environmental regulations: an organizing framework', *Strategic Management Journal* 19(4): 363-75.
- Sierra Club. Stensil, Martin, Bennett : Shawn-Patrick, Stephen et John. 2003. "Laying Down the Law : Why Canada Should Regulate the Fuel Efficiency of Cars and Trucks ». Ottawa, Ontario. En ligne: <http://www.sierraclub.ca/national/programs/atmosphere-energy/climate-change/laying-down-the-law.pdf> consulté le 16 septembre 2017.

- Union of concerned scientists. 2014 « A Brief History of U.S Fuel Efficiency Standards ». En ligne: <https://www.ucsusa.org/clean-vehicles/fuel-efficiency/fuel-economy-basics.html#.WqAUokxFzIU> consulté le 20 octobre 2017.
- United States Environmental Protection Agency (EPA)*. 2017a. “Regulation for Emissions from Vehicles and Engines: Midterm Evaluation of Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions Standards for Model Years 2022-2025”. En ligne: <https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/midterm-evaluation-light-duty-vehicle-greenhouse-gas> consulté le 18 mai 2017.
- United States Environmental Protection Agency (EPA)*. 2017.b “History of Reducing Air Pollution from Transportation in the United States (U.S)”. En ligne: <https://www.epa.gov/air-pollution-transportation/accomplishments-and-success-air-pollution-transportation> consulté le 17 octobre 2017.
- Vancouver Sun. 18 février 2017. « Canada advised to follow U.S lead on fuel regulations ». En ligne : <https://www.pressreader.com/canada/vancouver-sun/20170218/282638917346331> le 12 février 2018.
- Vogel, David. 1997. “Trading up and governing across: transnational governance and environmental protection”. *Journal of European Public Policy*. Vol.4. Iss.4. P-556-571.

- Vogel, David ; Kagan A., Robert. 2004. « Introduction ». p. 2-29. *In* Sous la dir. de Vogel, David et Kagan, Robert A. « Dynamics of Regulatory Change : How Globalization affects National Regulatory Policies ». *University of California*
- White, Richard. Musée des sciences et de la technologie du Canada. 2007. "Making cars in Canada: A brief history of the Canadian Automobile Industry". Collection transformation. Vol. 15. 104 p.
- Yandle, Bruce. 2017, 7 août. « Greens and Big Industry Are the Baptist and Bootleggers of Climate Policy ». *Foundation for Economic Education*.  
En ligne: <https://fee.org/articles/greens-and-big-industry-are-the-baptists-and-bootleggers-of-climate-policy/> consulté le 12 novembre 2017.
- Yandle, Bruce ; Buck, Stuart. 2001. "Botleggers, Baptists, and the Global Warming Battle". Disponible en ligne: [https://www.researchgate.net/publication/228261191\\_Bootleggers\\_Baptists\\_and\\_the\\_Global\\_Warming\\_Battle](https://www.researchgate.net/publication/228261191_Bootleggers_Baptists_and_the_Global_Warming_Battle) consulté le 25 mai 2017.