Consultation relative à l'élaboration de la réglementation de la consommation de carburant des véhicules automobiles

Développement durable,
Environnement
et Parcs
Québec

Consultation relative à l'élaboration de la réglementation de la consommation de carburant des véhicules automobiles

Déposé à
Transports Canada

Par
le ministère de l'Environnement, du Développement durable et des Parcs

12 mars 2008

Introduction

Depuis quelques années, la volonté des pays de réglementer la consommation de carburant ou des émissions de gaz à effet de serre (GES) émis par les véhicules automobiles a pris une tangente mondiale avec l'établissement des objectifs du Protocole de Kyoto et les enjeux de sécurité d'approvisionnement en matière de carburant fossile.

En janvier 2008, Transports Canada a annoncé une démarche de consultation sur l'élaboration de la réglementation fédérale de la consommation de carburant des véhicules automobiles qui prendra effet en 2011 au terme de l'entente volontaire signée en 2005 avec l'industrie automobile.

Afin d'améliorer la protection de l'environnement relativement aux phénomènes d'accroissement de l'effet de serre, tout en ayant le souci de préserver les carburants fossiles et d'autres sources d'énergie non renouvelables, le gouvernement du Québec est convaincu qu'il est nécessaire de réglementer les émissions de gaz à effet de serre en provenance de véhicules automobiles destinés au transport de personnes et au transport de biens. Le gouvernement du Québec a réitéré à plusieurs reprises sa volonté de voir adopter, au Canada, des normes obligatoires pour les émissions de gaz à effet de serre (GES) ou pour la consommation de carburant des véhicules automobiles. Des normes rigoureuses sont souhaitées qui permettront de réduire substantiellement les émissions de GES du secteur des transports. C'est dans cet esprit que le gouvernement du Québec a décidé de répondre positivement à l'invitation de Transports Canada en faisant part de ses commentaires par le présent document.

Le secteur des transports est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre (GES) en importance au Québec avec une part des émissions globales de 39 %. Les émissions associées à ce secteur ont augmenté de 24,5 % entre 1990 et 2005. Dès 2006, lors de la publication du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques (PACC), le Québec a clairement annoncé son intention d'adopter des normes d'émissions de GES pour les véhicules automobiles similaires à celles développées par la Californie en 2004 et de les mettre en œuvre en concomitance avec cet État. L'adoption de telles normes permettrait d'éviter 1,7 million de tonnes métriques (Mt) d'émissions de GES en 2012, soit 12 % de la cible globale du PACC qui est établie à 14,6 Mt CO_2 éq.

En respect de cet engagement, le Conseil des ministres du gouvernement du Québec a adopté pour publication, le 5 décembre 2007, le projet de *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires*. Ce projet vise à réduire les émissions de GES afin de contrer le phénomène des changements climatiques. En 2017, avec l'introduction des véhicules de l'année modèle 2016, le projet de règlement aura permis de réduire de plus de 3 300 kt les émissions de GES au Québec par rapport à la situation où aucune réglementation ne serait adoptée.

Par l'application de telles normes d'émissions, le gouvernement québécois suit un mouvement amorcé, en Amérique du Nord, par l'État de la Californie. En septembre 2004, le California Air Resources Board (CARB) adoptait un règlement limitant les émissions de GES des nouveaux véhicules légers dès l'année modèle 2009. L'adoption de ce règlement en Californie produit littéralement un effet domino en Amérique du Nord : douze autres États américains ont également adopté les normes californiennes, en plus des autres États qui sont en processus d'adoption ou l'envisagent sérieusement. De plus, la Colombie-Britannique, le Manitoba, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse entendent suivre ce mouvement par l'application de normes comparables. Dans l'ensemble, les ventes de véhicules neufs des territoires prévoyant adopter les normes californiennes représentent plus de 40 % du marché nord-américain de l'automobile.

Le gouvernement du Québec, tout comme les États et provinces canadiennes qui se sont engagés à adopter des normes aussi sévères que celles de la Californie, souhaite que celles-ci soient étendues à l'échelle nord-américaine pour faciliter leur mise en œuvre par les constructeurs automobiles. Le gouvernement canadien

est invité à faire preuve de leadership et poser un geste fort en Amérique et suivre les provinces canadiennes et les États américains les plus progressifs comme la Californie et le Québec.

1) Contextes nord-américain et européen

Actuellement, plusieurs moyens sont utilisés et envisagés à travers le monde par les constructeurs automobiles afin de concevoir des véhicules moins énergivores et moins générateurs de gaz à effet de serre, entre autres en revoyant ou en optimisant les caractéristiques des moteurs, des systèmes de combustion ou les matériaux employés. Ce sont tous différents éléments pouvant en effet affecter le poids, l'aérodynamisme et la consommation énergétique des véhicules.

Plusieurs études démontrent que la consommation de carburant des véhicules légers neufs vendus aux États-Unis et au Canada a très peu évolué au cours des dernières décennies malgré le développement de nouvelles technologies. À cet effet, les États américains ont donc décidé d'agir afin que les constructeurs automobiles offrent aux consommateurs nord-américains des véhicules qui respecteraient de hauts standards environnementaux et permettraient de réelles économies de carburant.

Ainsi, en septembre 2004, l'État de la Californie adoptait une loi visant à établir des normes maximales d'émissions de GES pour les flottes de véhicules neufs vendus entre les années modèles 2009 et 2016. Ces normes permettraient d'atteindre une réduction de 30 % des émissions de GES pour les véhicules légers. S'inscrivant dans cette foulée, 12 États américains ont adopté jusqu'à ce jour le règlement californien, c'est-à-dire le Connecticut, le Maine, le Maryland, le Massachusetts, New York, le New Jersey, le Nouveau-Mexique, l'Oregon, la Pennsylvanie, le Rhode Island, le Vermont et Washington. L'Arizona, le Colorado, la Floride et l'Utah ont quant à eux débuté le processus d'adoption du règlement, alors que l'Illinois, le New Hampshire, la Caroline du Nord et le Wisconsin ont manifesté leur volonté de l'adopter.

Étant donné la relation directe entre les émissions de GES et la consommation de carburant, les constructeurs de véhicules contestent le droit des États américains d'adopter une réglementation visant les émissions de GES en prétendant que la réglementation concerne l'efficacité énergétique des véhicules. Cependant, même si la Cour suprême des États-Unis a dernièrement reconnu le devoir de l'*U.S. Environmental Protection Agency* (EPA) de réglementer les émissions de GES aux États-Unis (avril 2007), et que le Vermont (septembre 2007) et la Californie (décembre 2007) aient tous deux gagné les poursuites judiciaires intentées contre eux par les constructeurs qui contestaient le droit des États de réglementer les émissions de GES des véhicules, le gouvernement fédéral américain a refusé, le 19 décembre 2007, de remettre à la Californie l'autorisation (*waiver*) de légiférer dans ce domaine.

Il est à noter que le litige opposant la Californie à l'EPA n'est toujours pas réglé puisque la Californie conteste la décision de l'EPA et a entamé des démarches judiciaires contre l'agence au début du mois de janvier 2008. Rappelons que le jugement de la Cour suprême de l'État du Vermont, rendu au mois de septembre 2007, reconnaissait l'autorité de l'État, sous le *Federal Clean Air Act*, de légiférer afin de limiter les émissions de GES en provenance des véhicules et des camions. Le jugement mentionnait que l'industrie automobile n'avait pas été en mesure de prouver adéquatement que les normes d'émissions de la Californie auraient des impacts économiques négatifs pour l'industrie automobile et les consommateurs. La jurisprudence à ce jour donne raison aux États américains qui ont bon espoir d'avoir finalement gain de cause dans leur désir de mettre en application les normes californiennes sur leur territoire.

L'un des arguments employés par l'EPA pour justifier leur refus de permettre à la Californie de légiférer est que de nouvelles normes américaines de consommation d'essence pour les véhicules légers venaient d'être adoptées par le gouvernement fédéral américain. En effet, le 19 décembre 2007, le président américain a signé le *Energy Independence and Security Act of 2007* (HR6) qui établit une nouvelle norme nationale

d'efficacité énergétique pour les flottes de véhicules légers. La loi exige que la moyenne de consommation de carburant de la flotte de véhicules passagers et non passagers, vendue par un constructeur automobile, soit de 35 miles par gallon américain en 2020, c'est-à-dire 6,72 litres le 100 km. Selon les autorités américaines, cette nouvelle norme augmenterait à terme de 40 % l'efficacité énergétique des véhicules neufs en comparaison avec les normes CAFE *(Corporate Average Fuel Energy*), adoptées en 1975 et actuellement en vigueur.

Cependant, entre 2011 (année d'entrée en vigueur de la loi) et 2020, aucun objectif annuel n'est fixé pour l'instant et les normes CAFE seront maintenues comme seuil minimum à respecter par les constructeurs automobiles. De plus, des crédits seront octroyés aux véhicules pouvant fonctionner avec les biocarburants. En effet, les constructeurs pourront augmenter l'efficacité énergétique de ces véhicules d'un maximum de 1,2 mi/ga jusqu'en 2014. Cette augmentation diminuera par la suite de 0,2 mi/ga par année et se terminera en 2019 avec 0,2 mi/ga. Compte tenu que plusieurs constructeurs automobiles ont indiqué leur volonté de créer plusieurs modèles de véhicules fonctionnant aux biocarburants, il est possible d'envisager que les crédits seront pleinement utilisés d'ici 2020, réduisant ainsi les bénéfices escomptés en terme de réduction d'émissions de GES ou de consommation de carburant.

Pour ces raisons, les objectifs de la nouvelle loi américaine sont jugés inférieurs à ceux proposés par le règlement californien. Selon une étude réalisée par la Californie en février 2008[1], qui compare les bénéfices entre la réglementation californienne et la nouvelle loi fédérale, et en tenant compte de la volonté de la Californie d'adopter des normes plus sévères après 2016, la moyenne de consommation de carburant exigée en Californie devrait atteindre 42,5 mi/ga en 2020 (203 gr/mile $CO_{2\ éq.}$) pour la flotte californienne en comparaison avec l'objectif de 35 mi/ga (254 gr/ mile $CO_{2\ éq.}$)[2] de la réglementation américaine. La Californie obtiendrait plus du double de réduction d'équivalent CO_2 en 2016 avec l'application de sa réglementation en comparaison avec les nouvelles exigences fédérales[3]. En 2020, après avoir adopté de nouvelles normes plus exigeantes, au lieu d'atteindre des réductions d'environ 79 Mt d'émissions d'équivalent CO_2 telles que prévues avec l'adoption de la loi fédérale américaine, la Californie anticipe des réductions de près de 158 Mt d'émissions d'équivalent CO_2.

Cet écart entre les deux lois s'explique entre autres par le manque d'objectif annuel à court et à moyen terme de la loi fédérale américaine. Les réductions de consommation de carburant et/ou les diminutions de GES seront difficiles à établir puisque les constructeurs automobiles auront jusqu'en 2020 pour atteindre la norme exigée.

Par ailleurs, les constructeurs européens ont signé en 1998, avec la Commission européenne, un accord volontaire de réduction des émissions de dioxyde de carbone (CO_2) au niveau moyen de 140 grammes de CO_2 par kilomètre en 2008 pour leurs parcs automobiles européens. L'objectif a presque été atteint puisque la moyenne du parc automobile européen de 2006 était de 159,8 gr. de CO_2 par kilomètre. Pour faire suite à cette entente, la Commission européenne a annoncé, au début de 2007, la mise en oeuvre d'une approche intégrée afin d'atteindre un nouvel objectif de 120 grammes d'émissions moyennes de CO_2 par kilomètre provenant des voitures neuves d'ici 2012. La Commission devrait proposer un cadre législatif, au plus tard en 2008, afin de réaliser cet objectif. Les dernières discussions portent sur l'établissement de standard réglementaire pour atteindre l'objectif de 100 grammes d'émissions moyennes de CO_2 par kilomètre pour 2020. La Chine et le Japon ont également adopté des réglementations imposant des normes de

---

[1] California Air Resources Board, *Comparison of greenhouse gas reductions for the United States and Canada under U.S. CAFE standards and California Air Resources Board Greenhouse Gas Regulations*, February 25, 2008, 24p.

[2] 203 gr/mile $CO_{2\ éq}$ équivaut approximativement à 126 gr/ km $CO_{2\ éq}$, alors que 254 gr/mile $CO_{2\ éq}$ équivaut approximativement à 157 gr/ km $CO_{2\ éq.}$

[3] Basé sur la probabilité que les normes de consommation de carburant du gouvernement fédéral américain augmentent en moyenne de 3,44% par année jusqu'à atteindre 35 miles par gallon en 2020 (California Air Resources Board, 2008).

consommation de carburant pour les véhicules légers neufs vendus sur leurs territoires. Ces normes sont basées selon le poids du modèle de véhicules.

La moyenne d'émissions de CO_2 par kilomètre du parc automobile européen de 2006 démontre que les normes de la Californie sont réalistes et que la technologie nécessaire est disponible. Par ailleurs, l'objectif de 120 gr. CO_2 / Km pour 2012 équivaut à une norme plus sévère que celle que propose la réglementation californienne en 2016 pour les véhicule passagers.

Les normes d'émissions de GES pour les véhicules passagers et les camions légers, développées par la Californie, ne sont donc pas uniques. Elles s'inscrivent dans un mouvement déjà bien entamé à l'échelle internationale. En adoptant des normes à l'image de ce qui se dessine actuellement en Europe et en Asie, le gouvernement du Canada ferait preuve de leadership tout en favorisant l'adaptation de son industrie automobile pour faire face à cette nouvelle réalité mondiale.

2) Le projet de règlement québécois

Le projet québécois de *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires* vise l'adoption de normes d'émissions similaires à celles de la Californie, pour les parcs de véhicules neufs vendus, loués ou mis en marché au Québec. Ces normes ont été jugées réalistes par plusieurs analystes et permettront d'importantes réductions d'émissions de GES, ainsi qu'une plus grande efficacité énergétique des véhicules. C'est dans un souci d'harmonisation, compte tenu de l'intégration des marchés nord-américains de l'industrie automobile, que le projet de règlement québécois a été élaboré. Celui-ci établit, pour les années modèles 2009 à 2016, des normes d'émissions de GES pour les véhicules passagers et les camions légers vendus, loués ou mis en marché sur son territoire.

Chaque constructeur automobile (ou toute autre personne visée par le règlement) devra s'assurer, chaque année entre 2010 et 2016, que la moyenne des émissions de GES de son parc de véhicules n'excède pas les normes fixées par le présent projet de règlement, sans quoi il sera passible de redevances financières pour tout véhicule excédant la norme. Les normes proposées deviendront plus contraignantes dans le temps et seront modulées selon le modèle de véhicules ainsi que la taille du constructeur.

Deux classes de véhicules sont établies par année modèle. La première (catégorie 1) est applicable aux véhicules pour passagers de moins de 3 855 kg de poids brut et aux camions légers de moins de 1 705 kg de poids avec charge. La seconde (catégorie 2) est applicable aux camions légers de plus de 1 705 kg de poids avec charge et moins de 3 855 kg de poids brut, ainsi qu'aux véhicules pour passagers entre 3 855 kg et 4 535 kg de poids brut.

ANNÉE MODÈLE	**NORMES MAXIMALES D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE** « GRANDS CONSTRUCTEURS »	
	Catégorie 1	**Catégorie 2**
	Grammes d'équivalent de CO_2 /km	Grammes d'équivalent de CO_2 /km
2009	201	273
2010	187	261
2011	166	242
2012	145	224
2013	141	221
2014	138	217
2015	132	212
2016	127	206

Afin de faciliter l'atteinte des objectifs par les constructeurs automobiles et d'encourager le respect des normes, le calcul de la moyenne d'émissions de GES permettra la création d'un crédit, dans le cas d'émissions moyennes inférieures aux normes requises par le projet de règlement. Ces crédits pourront être vendus entre les constructeurs ou mis en réserve. À l'inverse, à compter de l'année modèle 2010, les constructeurs seront assujettis à un débit pour tout dépassement de normes prescrites. Une redevance de 5 000 $ sera exigée par équivalent de véhicules en situation de dépassement et versée au Fonds vert afin de soutenir d'autres actions de réduction des émissions de GES.

Il est à noter que les normes d'émissions de l'année modèle 2009 sont considérées comme étant volontaires puisque l'adoption du règlement n'est prévue qu'en 2008. À titre incitatif, des crédits pourraient toutefois être octroyés aux constructeurs dont le parc automobile serait plus performant que la limite prévue pour l'année 2009. Le règlement prévoit aussi l'octroi de crédits aux constructeurs dont le parc automobile des années modèles 2006-2007-2008 respectait déjà les normes d'émissions établies pour l'année modèle 2012.

3) Impacts économiques

L'étude d'impact économique du projet de règlement québécois permet de conclure que son adoption n'aurait pas d'effets négatifs significatifs sur l'économie et l'industrie automobile québécoise. Puisque le projet de règlement ne sera édicté que si la Californie applique ses normes, son impact sur l'industrie automobile québécoise sera marginal, compte tenu que le marché québécois de l'automobile s'inscrit dans celui nord-américain où l'implantation de normes d'émissions de GES est déjà fermement enclenchée.

En septembre dernier, dans la cause opposant le Vermont à l'industrie automobile[4], le juge fédéral William K. Sessions a rejeté les arguments de l'industrie automobile voulant qu'elle soit incapable de respecter les normes fixées par la Californie. Il est écrit dans le jugement[5] :

> « […] ni qu'ils aient (les constructeurs) démontré que cela (la réglementation des normes d'émissions de GES) allait limiter le choix des consommateurs, créer des difficultés économiques pour l'industrie automobile, causer des pertes d'emplois significatives ou miner la sécurité. »
>
> « Il est improbable qu'une industrie qui se qualifie elle-même de moderne, flexible et innovatrice ne soit pas en mesure de respecter les exigences de la réglementation, en particulier si l'on considère le vaste choix des possibilités technologiques et des options actuellement disponibles ».

Il est anticipé que les modifications technologiques et l'utilisation de matériaux plus légers tels que l'aluminium qui pourraient être apportées aux nouveaux véhicules automobiles permettraient aux consommateurs de réaliser des économies sur le coût d'opération des véhicules par des économies en carburant. On estime que les consommateurs pourraient réaliser, en supposant une durée de vie moyenne des véhicules de dix ans, des économies nettes allant de 4 485 $ à 5 625 $ par véhicule. Ceci équivaut à des économies totales de près de 2 milliards de dollars pour l'ensemble des consommateurs québécois qui achèteront un véhicule de l'année modèle 2016.

Les économies réalisées par les consommateurs se traduiraient par une augmentation du revenu disponible des ménages. Ces disponibilités budgétaires des ménages seraient transférées dans d'autres postes de dépenses, favorisant l'économie du Québec et pouvant mener à la création de nouveaux emplois. Pour les

---

[4] General Motors, DaimlerChrysler, Alliance of Automobile Manufacturers (AAM), Association of International Automobile Manufacturers (AIAM) et trois concessionaires automobiles locaux.

[5] District of Vermont, 2007, http://www.vtd.uscourts.gov/Supporting%20Files/Cases/05cv302.pdf.

entreprises, le fardeau administratif découlant des exigences du projet de règlement serait très faible puisque la majorité des informations exigées sont déjà recueillies dans le cadre normal de gestion des entreprises. De plus, un formulaire électronique facilitera la compilation de l'information nécessaire aux bilans annuels puisque les calculs de conversion des cotes de consommation de carburant en grammes d'équivalent CO_2 se feront automatiquement.

Enfin, en regard de la somme des émissions de GES évitées en 2027, année où le parc automobile québécois devrait avoir été renouvelé avec des véhicules soumis aux normes du présent projet de règlement, on estime à près de 1,2 milliard de dollars les bénéfices environnementaux et sociaux au Québec associés à l'adoption du projet de règlement et à la mise en œuvre des normes californiennes.

Par ailleurs, dans l'objectif de minimiser les coûts liés à l'atteinte des normes d'émissions de GES pour les constructeurs automobiles, des mécanismes permettant une certaine flexibilité ont été introduits dans le projet de règlement. Celui-ci prescrit en effet des normes d'émissions de GES à atteindre, mais non les moyens à utiliser pour y arriver. Ainsi, les constructeurs et les entreprises seront libres du choix des moyens à prendre pour atteindre les normes fixées. De plus, les normes seront resserrées progressivement. Par conséquent, de nouvelles technologies réduisant les émissions de GES pourront être introduites progressivement en même temps que de nouveaux véhicules sont normalement mis en marché. Le projet de règlement fixe également des normes pour deux catégories de véhicules. Une norme moins sévère a été établie pour les plus gros véhicules afin de leur permettre d'atteindre plus facilement les normes. En outre, le calcul des efforts de réduction est fait sur l'ensemble du parc de véhicules d'un constructeur, n'empêchant pas ainsi que certains véhicules émettent plus de GES que la norme fixée, pourvu que ce dépassement soit compensé par des émissions inférieures à la norme par d'autres véhicules. Enfin, il sera possible d'accumuler les crédits obtenus pour les utiliser en réduction de débits futurs ou de les céder, en tout ou en partie, gratuitement ou contre valeur, à une autre personne.

Les arguments employés par l'industrie automobile comme quoi les normes sont irréalisables, que certains modèles de véhicules sont particulièrement visés et qu'ils seront par conséquent retirés des marchés, sont non fondés. En réalité, comme il a été démontré, le projet de règlement québécois, à l'instar de la législation californienne, permet aux constructeurs de mettre en marché l'ensemble de leurs modèles de véhicules construits et de choisir la stratégie de leur choix pour le respect du règlement. Une réglementation sévère, en cohérence avec les normes californiennes et les futures normes européennes, est plus que souhaitable. Des mesures d'aide financière à l'industrie automobile canadienne ont d'ailleurs déjà été annoncées par les gouvernements de l'Ontario et du Canada, conscients de ce nouveau contexte réglementaire continental et mondial.

Conclusion

Le gouvernement du Québec s'est formellement engagé à adopter sur son territoire des normes d'émissions de GES pour les véhicules légers semblables à celle de la Californie. La mise en œuvre de cette réglementation se fera de manière concomitante avec l'obtention de la Californie de son autorisation (*waiver*) de l'EPA. L'adoption par le Conseil des ministres du projet de *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles et sur les redevances pour émissions excédentaires* à des fins de consultation publique atteste de cette volonté d'agir. La présentation d'un règlement établissant des normes aussi sévères que celles de la Californie à la grandeur du Canada aurait l'avantage d'harmoniser les normes à l'échelle canadienne d'autant plus qu'au cours des derniers mois, la Colombie-Britannique, le Manitoba, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont également exprimé officiellement leur volonté d'adopter des normes d'émissions de GES similaires à celles de la Californie. Combiné aux nombreux États américains ayant exprimé leur volonté d'adopter la réglementation californienne, la principale

réglementation nord-américaine sera à court terme les normes définies par la Californie puisque c'est plus de 40 % du marché continental qui sera affecté par cette nouvelle règlementation.

De telles normes permettront au gouvernement du Québec de respecter ses engagements pris dans le Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques et dans la Stratégie énergétique du Québec 2006-2015, et ce, sans isoler son marché avec des normes distinctes. De plus, ces normes s'inscrivent dans la mise en œuvre de la résolution sur l'énergie et l'environnement adoptée en juin 2007 par la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'est du Canada (CGNA-PMEC). Plusieurs partenaires du Québec au sein de la CGNA-PMEC ont déjà adopté la norme californienne, ou prévoient le faire, afin de contribuer à l'atteinte de l'objectif régional de réduction de 10 % des émissions de GES en 2020, comparativement au niveau de 1990.

Le gouvernement du Québec, tout comme plusieurs autres provinces canadiennes, a décidé d'aller de l'avant avec sa propre réglementation puisque l'entente volontaire de 2005, signée entre le gouvernement du Canada et l'industrie, est jugée trop permissive. En 2005, le gouvernement fédéral a signé une entente volontaire avec l'industrie automobile. Cette entente, qui se termine en 2010, suggère une diminution de 5,3 Mt (5,8 %) des émissions de gaz à effet de serre (GES) en provenance des véhicules neufs vendus annuellement par rapport au niveau prévu des émissions de 2010. Le Québec souhaite des exigences significatives qui permettront des économies réelles de réduction de CO_2 et une plus grande efficacité énergétique des véhicules.

Le gouvernement du Québec demande au gouvernement fédéral canadien d'adopter des normes de consommation de carburant pour véhicules motorisés similaires et aussi sévères que les normes d'émissions de GES adoptées par l'État de la Californie et proposées dans le projet de *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles et sur les redevances pour les émissions excédentaires* du Québec.

L'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto par le Canada passe inéluctablement par des actions convaincantes dans les transports routiers. L'adoption de normes comparables à celles de la Californie à l'échelle nationale contribuera de manière significative à la réduction émissions de GES liées au secteur des transports au Canada. En faisant preuve de leadership, le gouvernement du Canada favorisera par le fait même une utilisation plus rationnelle des ressources pétrolières non renouvelables, diminuera notre dépendance envers l'importation de pétrole et améliorera l'efficacité énergétique des véhicules passagers et des camions légers vendus au Canada pour le bénéfice des consommateurs.

Un premier geste concret qui permettrait au gouvernement fédéral de faire preuve de leadership dans ce dossier consisterait à lier l'aide accordée à l'industrie automobile par le biais du fonds d'innovation de 250 M $ annoncée dans le cadre du discours sur le budget 2008, à l'atteinte de normes de performance équivalentes à celles de la Californie.