



RAPPORT ANNUEL AU PARLEMENT



Rapport sur l'application
de la *Loi sur les carburants
de remplacement*

Exercice 2006-2007

rapport ►►►
annuel

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada
représentée par le président du Conseil du Trésor, 2007

N° de catalogue BT76-1/2007
ISBN 978-0-662-05116-9

Ce document est disponible sur le site Web du
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à <http://www.tbs-sct.gc.ca>

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Rapport sur l'application
de la *Loi sur les carburants
de remplacement*

Exercice 2006–2007



Message du président

J'ai le plaisir de déposer au Parlement le Rapport annuel sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*, prévu aux termes de cette loi, pour l'exercice 2006-2007.

La version papier a été signée par
Le président du Conseil du Trésor,
L'honorable Vic Toews, c.p., c.r., député

Table des matières

Sommaire.....	i
1. Introduction	1
1.1 <i>Loi sur les carburants de remplacement</i>	1
2. Conformité à la <i>Loi sur les carburants de remplacement</i>	1
2.1 Nouvelles acquisitions	2
2.2 Utilisation de carburants de remplacement dans le parc automobile fédéral.....	4
2.3 Utilisation de véhicules à émission faible dans le parc automobile fédéral.....	4
3. Conclusion	6
Annexe 1 : Terminologie.....	7
Annexe 2 : Nouvelles acquisitions	9

Sommaire

Rapport annuel sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*

La *Loi sur les carburants de remplacement* (la *Loi*) dispose que le président du Conseil du Trésor doit déposer un rapport annuel portant sur l'application de cette loi, en ce qui concerne l'ensemble des organismes fédéraux (ministères et organismes) énumérés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

Il s'agit du dixième rapport annuel sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*.

La *Loi sur les carburants de remplacement*

La *Loi* a pour objet de promouvoir l'utilisation au Canada de carburants de remplacement dans les véhicules automobiles afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone et autres gaz à effet de serre, et ainsi diminuer la dépendance au carburant à base de pétrole. Sont notamment compris parmi les carburants de remplacement, l'éthanol, le méthanol, le gaz propane, le gaz naturel, l'hydrogène et l'électricité lorsqu'ils constituent l'unique source d'énergie de propulsion directe du véhicule.

Conformité de la *Loi sur les carburants de remplacement*

Grâce aux activités des organismes fédéraux dont les noms figurent aux annexes I, I.1 et II de la LGFP, le gouvernement fédéral répond pour la dixième année consécutive à la totalité des exigences de la LGFP – ou les dépasse – en ce qui concerne les acquisitions de véhicules. Les exigences en termes de rentabilité et de faisabilité opérationnelle des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement en restreignent cependant grandement l'acquisition, à telle enseigne qu'aucun achat de ces véhicules n'avait été prévu pour l'exercice 2006-2007. Néanmoins, le gouvernement fédéral a fait l'acquisition de 354 véhicules fonctionnant au carburant à l'éthanol E85 durant cette période.

L'offre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement, de même que l'infrastructure s'y rapportant (p. ex. les points de ravitaillement), ne sont pas encore assez fortes pour permettre une utilisation accrue de ces véhicules. Au fil du temps, les progrès technologiques et commerciaux devraient toutefois atténuer les obstacles qui en restreignent l'utilisation, et les rendre plus rentables et opérationnels.

Il importe de noter que l'utilisation accrue de carburants de remplacement et de véhicules fonctionnant avec ces carburants n'est que l'une des nombreuses mesures prises par le gouvernement fédéral pour réduire les émissions polluantes de son parc automobile. Ainsi, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre (GES) font maintenant partie des critères utilisés pour évaluer les soumissions relatives aux véhicules du gouvernement fédéral, ce qui procure un avantage aux véhicules à haut rendement énergétique. Grâce à la modernisation de son parc automobile, qui compte des véhicules plus neufs, plus propres et à meilleur rendement énergétique, plutôt que des véhicules faisant appel à une technologie plus ancienne, le gouvernement fédéral a réduit de façon importante ses gaz à effet de serre et ses émissions polluantes en basse atmosphère.

1. Introduction

La *Loi sur les carburants de remplacement* (la *Loi*) dispose que le président du Conseil du Trésor doit déposer un rapport annuel portant sur l'application de cette loi pour l'ensemble des organismes fédéraux (ministères et organismes) énumérés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

Il s'agit du dixième rapport annuel sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*.

1.1 *Loi sur les carburants de remplacement*

La *Loi* a reçu la sanction royale le 22 juin 1995 et elle est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1997. Elle a pour objet de promouvoir l'utilisation au Canada de carburants de remplacement dans les véhicules automobiles afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone et autres gaz à effet de serre, et ainsi diminuer la dépendance au carburant à base de pétrole. Sont notamment compris parmi les carburants de remplacement, l'éthanol, le méthanol, le gaz propane, le gaz naturel, l'hydrogène et l'électricité lorsqu'ils constituent l'unique source d'énergie de propulsion directe du véhicule.

La *Loi* et son *Règlement* exigent que 75 p. 100 des véhicules automobiles exploités par l'ensemble des ministères et organismes fédéraux fonctionnent aux carburants de remplacement, lorsque cela est rentable et faisable. Plus précisément, la *Loi* exige que :

- ▶ Pour les nouvelles acquisitions de véhicules automobiles en mesure de fonctionner aux carburants de remplacement, lorsqu'on estime que cela est rentable et faisable, 75 p. 100 de ces véhicules soient munis de moteurs qui peuvent fonctionner aux carburants de remplacement.
- ▶ Lorsque cela est rentable et faisable, chaque organisme fédéral utilise du carburant de remplacement pour l'exploitation des véhicules automobiles qui peuvent fonctionner avec ce carburant.

2. Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement*

Le Guide sur la gestion du parc automobile du Conseil du Trésor énonce les modalités d'application garantissant une application efficace de la *Loi sur les carburants de remplacement* et du *Règlement* s'y rapportant, et il fournit des directives aux ministères et organismes afin de les aider à remplir leurs obligations en matière de carburant de remplacement.

Ce guide exige que les ministères et organismes évaluent chaque nouveau véhicule en tenant compte du coût de cycle de vie et des principales utilisations opérationnelles qui sont faites de ce véhicule, afin de vérifier s'il est rentable et faisable d'utiliser des carburants de remplacement. S'il est établi que les coûts du cycle de vie d'un nouveau véhicule fonctionnant avec un carburant de remplacement sont inférieurs à ceux d'un véhicule fonctionnant avec un carburant traditionnel, et si le véhicule peut remplir ses fonctions opérationnelles, alors il sera envisagé d'acquérir un véhicule fonctionnant aux carburants de remplacement. Au moins 75 p. 100 de ces véhicules seront acquis conformément à la *Loi sur les carburants de remplacement*.

Les organismes fédéraux dont les noms figurent aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* ont acquis un total de 354 véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement pour 2006-2007, soit une différence marquée par rapport à l'objectif d'acquisition initial, évalué à zéro après analyse des exigences établies dans la *Loi sur les carburants de remplacement*.

La disponibilité restreinte des carburants de remplacement en a souvent limité l'utilisation.

Vous trouverez ci-après plus de détails sur la conformité à la *Loi*.

2.1 Nouvelles acquisitions

Aucun véhicule propulsé au gaz propane ou au gaz naturel produit en usine n'était disponible au Canada au cours de l'exercice 2006-2007; toutefois, il était possible de trouver des trousse de conversion pour que les véhicules puissent fonctionner avec un carburant de remplacement. De nouveaux véhicules polycarburants à l'éthanol 85 (E85) et à l'essence étaient aussi disponibles, mais pas dans toutes les catégories de véhicules.

Certains facteurs de rentabilité ont empêché l'utilisation de carburants de remplacement et l'acquisition de véhicules fonctionnant avec ces carburants au cours de l'exercice 2006-2007 :

- ▶ Comparativement aux catégories semblables de véhicules à essence, les coûts supplémentaires pour l'acquisition de véhicules fonctionnant à l'E85 produits en usine ont atteint un maximum de 1 819 \$ par véhicule. Le coût au litre de l'éthanol E85 était d'environ 6 p. 100 supérieur à celui de l'essence, et la consommation de carburant des véhicules fonctionnant à l'E85 a été plus élevée de 30 p. 100 que celle des véhicules à essence.
- ▶ Le gouvernement fédéral ne s'est pas procuré de trousse de conversion au cours de l'exercice 2006-2007. L'efficacité et la qualité des conversions de véhicules restent en effet discutables, et selon les analyses effectuées, les émissions produites par les véhicules convertis sont parfois plus élevées que celles des véhicules à essence. De plus, certains ministères ont signalé que le nombre limité d'installations agréées de trousse de conversion (pour respecter

la garantie) s'est traduit par une augmentation des frais d'entretien et de réparations. Ainsi, aucun véhicule du gouvernement fédéral n'a été converti aux carburants de remplacement en 2006-2007.

Certaines contraintes opérationnelles de taille ont aussi réduit la viabilité des carburants de remplacement et des véhicules fonctionnant avec ces carburants dans le parc automobile fédéral :

- ▶ L'E85 n'était disponible sur le marché qu'à un seul endroit au Canada (Ottawa, Ontario), endroit qui n'offre dorénavant plus ce service. Les approvisionnements en gaz propane et en gaz naturel étaient difficiles à l'extérieur des zones urbaines. Souvent, les heures d'ouverture des fournisseurs étaient limitées.
- ▶ Il arrive que des juridictions administratives interdisent l'utilisation de véhicules au gaz propane à certains endroits, notamment dans les stationnements souterrains et certaines aires de trafic des aéroports. L'ajout d'un réservoir à carburant de remplacement diminue aussi parfois la capacité opérationnelle des véhicules, car il a souvent pour effet de réduire l'espace de rangement.

En raison de ces facteurs, l'objectif fixé en vertu de la *Loi* pour les acquisitions de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement, pour l'exercice 2006-2007, a été de zéro..

Néanmoins, parmi les 4 648 véhicules, au total, acquis au cours de l'exercice 2006-2007, 354 étaient des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement. Ils ont été acquis pour l'une ou l'autre des raisons suivantes :

- ▶ Certains fabricants ont offert, comme caractéristique standard, des moteurs pouvant fonctionner à l'E85, pour certains de leurs modèles.
- ▶ Dans le cadre de l'Initiative des véhicules du gouvernement fédéral administrée par Ressources naturelles Canada, des incitatifs financiers ont été offerts aux ministères et organismes, au cours de l'exercice 2006-2007, afin de les aider à accroître l'utilisation de carburants de remplacement dans leur parc automobile et de réduire leurs émissions nocives. Grâce à ces incitatifs, on estime que dans 176 cas, il est devenu rentable et faisable d'exploiter des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement.
- ▶ Quatorze postes de ravitaillement à l'E85 ont été installés sur des sites du gouvernement, un peu partout au Canada, ce qui a permis de renforcer l'utilisation de ce carburant dans les régions concernées.

2.2 Utilisation de carburants de remplacement dans le parc automobile fédéral

Les 48 véhicules du gouvernement fédéral fonctionnant au gaz naturel (on en comptait 106 en 2005-2006) ont consommé environ 86 562 kg de gaz naturel et ses 55 véhicules au propane (on en comptait 71 en 2005-2006) ont consommé environ 169 297 litres de propane.

Bien que seulement une portion des 2 042 véhicules polycarburants fonctionnant à l'E85 du gouvernement fédéral aient bénéficié d'un accès direct à ce carburant au cours de l'exercice 2006-2007, ces véhicules en ont consommé environ 752 154 litres.

Au cours de l'exercice 2006-2007, le gouvernement fédéral a exploité environ 31 véhicules électriques et dans la plupart des cas, il s'agissait de véhicules utilitaires destinés au service hors route, lesquels n'entrent pas dans le champ d'application de la *Loi*. Bien qu'aucune donnée sur la consommation énergétique de ces véhicules ne soit disponible, il importe de noter que nombre d'entre eux ont remplacé des camions et de l'équipement brûlant du carburant conventionnel.

2.3 Utilisation de véhicules à émission faible dans le parc automobile fédéral

Les véhicules hybrides à essence et à électricité ne sont pas considérés comme des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement en vertu de la *Loi* et à ce titre, ils ne sont pas compris dans les 354 acquisitions de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement énumérés à la section 2.1 de ce rapport. Néanmoins, étant donné que les véhicules hybrides à essence et à électricité répondent aux besoins opérationnels et de déplacement du gouvernement fédéral, ce dernier en a commandé 385 au cours de l'exercice 2006-2007 (voir le tableau ci-dessous), et en possède à l'heure actuelle environ 865.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules hybrides à essence et à électricité acquis en 2006-2007
Agriculture et Agroalimentaire Canada	2
Agence de promotion économique du Canada atlantique	3
Agence des services frontaliers du Canada	3
Agence du revenu du Canada	6
Agence canadienne d'inspection des aliments	207
Patrimoine canadien	1
Instituts de recherche en santé du Canada	2
Citoyenneté et immigration Canada	1
Service correctionnel Canada	19
Environnement Canada	19
Pêches et Océans Canada	19
Affaires étrangères et Commerce international Canada	4
Santé Canada	1
Ressources humaines et Développement social Canada	1
Affaires indiennes et du Nord Canada	3
Industrie Canada	1
Défense nationale	8
Conseil national de recherches Canada	1
Ressources naturelles Canada	3
Bureau du vérificateur général du Canada	1
Parcs Canada	5
Bureau du Conseil privé	1
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	13
Gendarmerie royale du Canada	31
Transports Canada	28
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	1
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada	1
Total	385

3. Conclusion

Au cours de l'exercice 2006-2007, le gouvernement fédéral, grâce aux activités des organismes fédéraux dont les noms figurent aux annexes I, I.1 et II de la LGFP, a répondu à la totalité des exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement* en ce qui concerne les acquisitions de véhicules. Néanmoins, la disponibilité restreinte des carburants de remplacement et le manque de points de ravitaillement de ces carburants au cours de la même période ont entraîné une croissance limitée de leur utilisation par rapport à 2005-2006.

L'offre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement, de même que l'infrastructure s'y rapportant (p. ex. les points de ravitaillement), ne sont pas encore assez fortes pour permettre une utilisation accrue de ces véhicules. Au fil du temps, les progrès technologiques et commerciaux devraient toutefois atténuer les obstacles qui en restreignent l'utilisation, et les rendre plus rentables et opérationnels.

Il importe de noter que l'utilisation accrue de carburants de remplacement et de véhicules fonctionnant avec ces carburants n'est que l'une des nombreuses mesures prises par le gouvernement fédéral pour réduire les émissions polluantes de son parc automobile. Ainsi, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre (GES) font maintenant partie des critères utilisés pour évaluer les soumissions relatives aux véhicules du gouvernement fédéral, ce qui procure un avantage aux véhicules à haut rendement énergétique. Grâce à la modernisation de son parc automobile, qui compte des véhicules plus neufs, plus propres et à meilleur rendement énergétique, plutôt que des véhicules faisant appel à une technologie plus ancienne, le gouvernement fédéral a réduit de façon importante ses gaz à effet de serre et ses émissions polluantes en basse atmosphère.

Annexe 1 : Terminologie

Vous trouverez dans la présente annexe la définition des termes utilisés fréquemment dans le présent rapport.

Véhicule automobile

Aux fins des rapports prévus par la *Loi*, *véhicule automobile* s'entend des automobiles, des fourgonnettes, des camions utilitaires légers ou moyens et des autobus.

Carburant de remplacement

Aux termes de la *Loi*, les carburants de remplacement comprennent notamment l'éthanol, le méthanol, le gaz propane, le gaz naturel, l'hydrogène et l'électricité, lorsqu'ils constituent l'unique source d'énergie de propulsion directe du véhicule.

Aux fins de l'acquisition de véhicules automobiles, le *Règlement sur les carburants de remplacement* élargit la définition donnée ci-dessus du terme carburant de remplacement aux carburants mixtes constitués au moins à 50 p. 100 d'un carburant de remplacement (tel que défini ci-dessus). Cette définition s'applique également aux véhicules polycarburants et bicarburants aux fins de l'acquisition de véhicules automobiles.

Aux fins de l'utilisation des carburants de remplacement, le *Règlement sur les carburants de remplacement* élargit aussi la définition donnée ci-dessus de ce terme au biodiésel et aux carburants mixtes qui incluent n'importe quelle quantité de carburants de remplacement approuvés.

Véhicule polycarburant

Véhicule équipé d'un seul système d'alimentation qui peut utiliser l'un ou l'autre des deux carburants ou un mélange des deux (p. ex. un véhicule à l'éthanol 85 peut utiliser de l'essence uniquement ou un mélange d'essence et d'éthanol comportant jusqu'à 85 p. 100 d'éthanol).

Rentable

L'utilisation de carburants de remplacement est jugée rentable s'il peut être démontré que le coût supplémentaire de la conversion d'un véhicule à l'utilisation de carburants de remplacement ou de l'acquisition d'un véhicule fonctionnant aux carburants de remplacement produit en usine sera récupéré grâce aux économies de carburant réalisées pendant la durée utile du véhicule.

Si les économies nettes sont supérieures à 1 \$, l'utilisation de carburants de remplacement est jugée rentable.

Faisable

L'utilisation d'un carburant de remplacement est jugée faisable s'il peut être démontré que les principales fonctions opérationnelles du véhicule seront remplies.

La définition de la faisabilité opérationnelle variera selon les ministères et les organismes en fonction d'une multitude de variables, dont les profils de déplacement du véhicule, le mandat du ministère ou de l'organisme, la disponibilité des carburants de remplacement à tous les endroits où le véhicule doit aller, les lois locales (ou règlements municipaux), les exigences de rendement du véhicule, ainsi que la disponibilité de véhicules ou de trousse de conversion convenables.

Annexe 2 : Nouvelles acquisitions

Le tableau suivant résume l'application de la *Loi*, par ministère et organisme, en ce qui concerne les nouvelles acquisitions de véhicules pour l'exercice 2006-2007. Les données fournies résultent de consultations tenues avec chaque ministère ou organisme.

Les ministères et les organismes dont les noms figurent aux annexes I, I.1 et II de la LGFP, mais non dans la liste ci-dessous, *n'ont pas* acquis de nouveaux véhicules pendant l'exercice 2006-2007.

Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
Annexe I		
Agriculture et Agroalimentaire Canada	88	41
Patrimoine canadien	2	1
Citoyenneté et Immigration Canada	4	2
Ministère des Finances Canada	1	1
Ministère de la Justice Canada	1	0
Environnement Canada	105	23
Pêches et Océans Canada	248	31
Affaires étrangères et Commerce international Canada	10	6
Santé Canada	61	9
Ressources humaines et Développement des compétences Canada	2	1
Affaires indiennes et du Nord Canada	16	7
Industrie Canada	38	11
Défense nationale	1 398	23
Ressources naturelles Canada	30	12
Sécurité publique et Protection civile Canada	1	1
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	37	9
Transports Canada	60	9
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	1	0
Anciens Combattants Canada	2	0
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada	1	0
Totaux pour l'annexe I	2 106	187

Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
Annexe I.1		
Agence de promotion économique du Canada atlantique	3	0
Centre des armes à feu Canada	1	1
Commission canadienne des grains	1	1
Agence canadienne de développement international	1	0
Service correctionnel Canada	152	67
Service administratif des tribunaux judiciaires	1	1
Bureau du vérificateur général	1	0
Bureau du directeur général des élections du Canada	2	2
Commissariat aux langues officielles	2	0
Bureau du Gouverneur général	1	0
Bureau du Conseil privé	3	2
Gendarmerie royale du Canada	1 988	59
Statistique Canada	2	0
Totaux pour l'annexe I.1	2 158	133

Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
Annexe II		
Agence des services frontaliers du Canada	42	11
Agence du revenu du Canada	24	2
Agence canadienne d'inspection des aliments	271	19
Instituts de recherche en santé du Canada	2	0
Commission canadienne de sûreté nucléaire	2	0
Conseil national de recherches Canada	17	2
Parcs Canada	26	0
Totaux pour l'annexe II	384	34
Totaux pour toutes les annexes	4 648	354