

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

Exercice 2007-2008

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada
représentée par le président du Conseil du Trésor, 2008

N° de catalogue BT76-1/2008
ISBN 978-0-662-05960-8

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.

Nota : Pour ne pas alourdir le texte français, le masculin est utilisé pour désigner tant les hommes que les femmes.

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 2007-2008.

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>	2
2.1 Nouvelles acquisitions	2
2.2 Utilisation de carburants de remplacement dans le parc automobile fédéral	2
2.3 Contraintes relatives à la rentabilité et à la faisabilité opérationnelle	3
2.4 Mesures d'atténuation	4
2.5 Utilisation de véhicules hybrides à essence et à électricité dans le parc automobile fédéral	5
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 onzième rapport annuel sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*.

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 aux carburants 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 à 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 dépasse pour la onzième année consécutive les exigences de la *Loi* en ce qui concerne les acquisitions de véhicules, lesquelles stipulent que 75 p. 100 des nouveaux véhicules devraient, en termes de rentabilité et de faisabilité opérationnelle, pouvoir fonctionner grâce aux carburants de remplacement. Au total, le gouvernement fédéral a fait l'acquisition de 1 554 véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement au cours de l'exercice 2007-2008 – chacun pouvant fonctionner au carburant à l'éthanol E85.

Conclusion

Le nombre peu élevé de véhicules fonctionnant à l'aide de carburants de remplacement et le manque d'infrastructures partout au Canada ont nui aux efforts du gouvernement fédéral visant à augmenter le nombre de ces véhicules dans son parc automobile. La hausse des prix des carburants à base de pétrole et les progrès réalisés sur le plan technologique et commercial devraient, au fil des ans, atténuer ces obstacles.

Entre-temps, le gouvernement fédéral continue d’agir dans le sens des objectifs de la *Loi*, en adoptant une série de mesures d’atténuation : l’acquisition de véhicules fonctionnant aussi bien à l’aide de carburants à base de pétrole que de carburants de remplacement; l’application de critères environnementaux au moment d’évaluer les soumissions pour l’achat de véhicules du gouvernement; des politiques qui exigent l’achat d’essence E10, le cas échéant, et l’interdiction de laisser fonctionner un moteur au ralenti. En dernier lieu, grâce à la modernisation de son parc automobile, qui compte des véhicules plus neufs, plus propres et ayant meilleur rendement énergétique, le gouvernement fédéral a réduit de façon importante ses émissions de 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 organisations fédérales (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 onzième 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 aux carburants 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 le *Règlement sur les carburants de remplacement* (le *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 :

- ▶ dans le cas des nouvelles acquisitions de véhicules automobiles, lorsqu'on estime que cela est rentable et faisable de fonctionner aux carburants de remplacement, 75 p. 100 de ces véhicules doivent être munis de moteurs pouvant 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 type de carburant.

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

La politique du Conseil du Trésor oblige les ministères et les organismes à se conformer à la *Loi* au moment de prendre une décision concernant l'acquisition de véhicules automobiles. Des lignes directrices à l'appui fournissent un complément d'information afin que les dispositions de la *Loi* et du *Règlement* soient respectées, et pour aider les ministères et les organismes à s'acquitter de leurs obligations en rapport avec la *Loi*.

Dans leurs efforts pour se conformer aux exigences de la *Loi*, les ministères et les organismes ont été ralentis en raison du nombre peu élevé de véhicules disponibles fonctionnant aux carburants de remplacement et du manque d'infrastructures partout au Canada. Dans ces conditions, l'utilisation de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement, au gouvernement fédéral, n'est pas rentable et est faisable seulement dans les régions où les infrastructures nécessaires existent. Néanmoins, afin de soutenir les objectifs de la *Loi*, le gouvernement fédéral a adopté une série de mesures d'atténuation pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et augmenter la viabilité liée à l'utilisation de carburants de remplacement dans son parc automobile. Des explications plus détaillées concernant ces mesures se trouvent au paragraphe 2.4.

2.1 Nouvelles acquisitions

Les organismes fédéraux dont les noms figurent aux annexes I, I.1 et II de la LGFP ont acquis un total de 4 747 véhicules au cours de l'exercice 2007-2008, dont 1 554 véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement, une différence marquée par rapport au nombre de véhicules déjà signalés en vertu de la *Loi*.

Tous les nouveaux véhicules produits en usine fonctionnant aux carburants de remplacement acquis au cours de l'exercice 2007-2008 étaient des véhicules polycarburants fonctionnant à l'éthanol 85/essence (E85) et pouvant également fonctionner à l'essence seulement ou à l'essence et à l'éthanol, jusqu'à un maximum de 85 p. 100 d'éthanol.

2.2 Utilisation de carburants de remplacement dans le parc automobile fédéral

Les 19 véhicules du gouvernement fédéral fonctionnant au gaz naturel (une baisse depuis 2006-2007 alors qu'on en comptait 48) ont consommé environ 56 936 kg de gaz naturel et ses 31 véhicules au propane (une baisse depuis 2006-2007 alors qu'on en comptait 55) ont consommé environ 101 239 litres de propane.

Bien que seulement une portion des 2 898 véhicules polycarburants fonctionnant à l'E85 du gouvernement fédéral ait bénéficié d'un accès direct à ce carburant au cours de l'exercice 2007-2008, ces véhicules en ont consommé environ 573 869 litres.

Le gouvernement fédéral a également utilisé des carburants mélangés, et sa consommation a atteint 4,8 millions de litres d'essence E10 et 271 203 litres de biodiésel.

2.3 Contraintes relatives à la rentabilité et à la faisabilité opérationnelle

Au cours de l'exercice 2007-2008, certaines contraintes relatives à la rentabilité et à la faisabilité opérationnelle ont ralenti le processus d'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et remis en question la viabilité de l'utilisation des carburants de remplacement pour le parc automobile fédéral.

- ▶ Le nombre de véhicules produits en usine fonctionnant aux carburants de remplacement, toutes catégories confondues, et répondant aux besoins du gouvernement fédéral est toujours aussi limité.
- ▶ Le coût du litre de l'éthanol E85 au Canada était en moyenne d'environ 12 p. 100 supérieur à celui de l'essence ordinaire, tandis que le contenu énergétique plus faible de l'E85 en comparaison de l'essence ordinaire a fait en sorte que la consommation d'éthanol E85 était en moyenne plus élevée de 25 p. 100, comparativement à la consommation d'essence ordinaire, pour franchir une même distance.
- ▶ Au Canada, l'E85 n'était disponible sur le marché qu'à deux postes de ravitaillement. Les deux étaient situés en Ontario, dans des régions où les véhicules gouvernementaux ne se rendent pas habituellement pour exercer leurs activités.
- ▶ Les approvisionnements en gaz propane et en gaz naturel sont difficiles à l'extérieur des zones urbaines. Souvent, les heures d'ouverture des fournisseurs sont limitées.
- ▶ Il arrive que l'utilisation de véhicules au gaz propane soit interdite 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 parfois la capacité opérationnelle des véhicules, car il a pour effet de réduire l'espace de rangement.
- ▶ L'efficacité et la qualité des trousseaux de conversion pour que les véhicules puissent fonctionner au gaz propane ou au gaz naturel restent discutables. 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 pouvant effectuer la conversion (afin de 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 2007-2008.

2.4 Mesures d'atténuation

Malgré les facteurs énumérés ci-dessus, le gouvernement fédéral s'est efforcé d'atteindre l'objectif de la *Loi*, à savoir favoriser 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. C'est dans cette optique que l'on a mis en place une série de mesures d'atténuation.

- ▶ Le gouvernement fédéral a continué d'utiliser les quatorze postes de ravitaillement à l'éthanol E85 installés sur des sites du gouvernement un peu partout au Canada, ce qui a permis de renforcer l'utilisation de ce carburant de remplacement dans les régions concernées.
- ▶ Le gouvernement a acheté un nombre accru de modèles polycarburants étant donné qu'il existe maintenant une plus grande variété de modèles dans les catégories répondant à ses besoins.
- ▶ Le gouvernement fédéral continuera d'utiliser des véhicules polycarburants à l'éthanol E85 lorsque le carburant est disponible et des véhicules à essence et à essence E10 lorsque le carburant n'est pas disponible, jusqu'à ce que les contraintes opérationnelles, concernant les infrastructures par exemple, s'atténuent.
- ▶ Dans le but de diminuer encore plus les émissions de gaz à effet de serre produites par le parc automobile du gouvernement fédéral, des critères environnementaux s'appliquent dorénavant au moment de l'acquisition de la plupart des automobiles, des fourgonnettes et des familiales. Ces critères permettent de favoriser l'achat de véhicules à carburants de remplacement, de véhicules hybrides (à essence et à l'électricité) et de véhicules économiques équipés de moteurs à quatre cylindres.
- ▶ La politique du Conseil du Trésor oblige les ministères et les organismes à utiliser l'essence E10 chaque fois que cela est possible et à prendre les mesures nécessaires pour éviter de laisser un moteur tourner au ralenti.

Ces mesures sont la preuve que le gouvernement fédéral est déterminé à respecter l'objectif de la *Loi*, de façon pratique, en mettant à profit les occasions de faire preuve de leadership sur le plan environnemental malgré les obstacles relatifs à la rentabilité et à la faisabilité opérationnelle.

2.5 Utilisation de véhicules hybrides à essence et à électricité 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 1 554 acquisitions de véhicules dont il est question à la section 2.1 de ce rapport. Étant donné que les véhicules hybrides à essence et à électricité répondent aux besoins opérationnels du gouvernement fédéral, ce dernier en a commandé 195 au cours de l'exercice 2007-2008 (voir le tableau ci-dessous) et en possède à l'heure actuelle environ 1 075.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules hybrides à essence et à électricité acquis
Affaires étrangères et Commerce international Canada	6
Affaires indiennes et du Nord Canada	2
Agence canadienne d'inspection des aliments	5
Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec	1
Agence de promotion économique du Canada atlantique	2
Agence des services frontaliers du Canada	8
Agriculture et Agroalimentaire Canada	1
Bureau du Conseil privé	3
Commission nationale des libérations conditionnelles	3
Défense nationale	6
Environnement Canada	4
Gendarmerie royale du Canada	83
Industrie Canada	1
Office national de l'énergie	1
Parcs Canada	4
Pêches et Océans Canada	7
Ressources naturelles Canada	6
Santé Canada	8
Sécurité publique Canada	1
Service correctionnel Canada	2

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules hybrides à essence et à électricité acquis
Transports Canada	36
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	5
Total	195

3. Conclusion

Au cours de l'exercice 2007-2008, le gouvernement fédéral, grâce aux activités des organismes fédéraux dont les noms figurent aux annexes I, I.1 et II de la LGFP, a dépassé les exigences de la *Loi* en ce qui concerne les acquisitions de véhicules. Néanmoins, la disponibilité restreinte des carburants de remplacement et le manque d'infrastructures sur ce plan un peu partout au Canada au cours de cette période ont entraîné une utilisation limitée de ces carburants. La hausse du prix des carburants à base de pétrole et les progrès technologiques et commerciaux devraient, au fil des ans, atténuer ces contraintes. Entre-temps, le gouvernement fédéral continue d'agir dans le sens des objectifs de la *Loi*, soit de favoriser l'utilisation de carburants de remplacement au Canada par l'acquisition de véhicules qui fonctionnent aussi bien à l'aide de carburants à base de pétrole que de carburants de remplacement, ce qui lui permet de bénéficier d'un parc automobile polyvalent, advenant que des changements se produisent sur le plan des infrastructures et du coût des carburants de remplacement.

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 de gaz à effet de serre de son parc automobile. Ainsi, des critères environnementaux sont utilisés pour évaluer les soumissions relatives à l'achat des véhicules du gouvernement fédéral. Ceux-ci favorisent l'utilisation de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement ou de véhicules hybrides à l'essence et à l'électricité de même que l'utilisation de véhicules économiques équipés de moteurs à quatre cylindres. De surcroît, les exigences de la politique du Conseil du Trésor applicables à l'achat de carburant E10, lorsque c'est possible, et à l'interdiction de laisser fonctionner un moteur au ralenti ont permis aussi de réduire les émissions nocives. En dernier lieu, grâce à la modernisation de son parc automobile, qui compte des véhicules plus neufs, plus propres et à meilleur rendement énergétique, le gouvernement fédéral a réduit de façon importante ses émissions de 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 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 (comme défini ci-dessus). Les véhicules polycarburants et bicarburants sont également considérés comme des véhicules utilisant des carburants de remplacement aux fins de l'acquisition de véhicules automobiles.

Aux fins de l'utilisation des carburants de remplacement, le *Règlement* élargit aussi la définition donnée ci-dessus de ce terme au biodiésel et aux carburants mixtes peu n'importe la teneur en carburants de remplacement approuvés.

Véhicule polycarburant

Il s'agit d'un véhicule équipé d'un seul système d'alimentation qui peut utiliser un ou l'autre de deux carburants ou un mélange des deux (p. ex. un véhicule à l'éthanol E85 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 utilisant un carburant 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 dans les endroits où le véhicule doit aller, les lois locales (ou les règlements municipaux), les exigences de rendement du véhicule, ainsi que la disponibilité des 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 2007-2008. 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 2007-2008.

Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules acquis fonctionnant aux carburants de remplacement
Annexe I		
Affaires étrangères et Commerce international Canada	11	3
Affaires indiennes et du Nord Canada	26	1
Agriculture et Agroalimentaire Canada	16	1
Anciens Combattants Canada	6	3
Citoyenneté et Immigration Canada	4	0
Défense nationale	1 028	322
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada	1	1
Environnement Canada	75	5
Industrie Canada	13	2
Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules acquis fonctionnant aux carburants de remplacement
Patrimoine canadien	2	0
Pêches et Océans Canada	316	21
Ressources naturelles Canada	51	21
Santé Canada	105	26
Sécurité publique Canada	1	0
Transports Canada	94	27
Travaux publics et services gouvernementaux Canada	33	18
Totaux pour l'Annexe I	1 782	451

Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules acquis fonctionnant aux carburants de remplacement
Annexe I.1		
Agence canadienne de développement international	2	1
Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec	7	0
Agence de promotion économique du Canada atlantique	3	1
Bibliothèque et Archives Canada	3	2
Bureau du Conseil privé	7	2
Commission canadienne des grains	2	2
Commission nationale des libérations conditionnelles	11	0
Gendarmerie royale du Canada	2364	874
Office national de l'énergie	1	0
Registraire de la Cour suprême du Canada	1	0
Service administratif des tribunaux judiciaires	1	0
Service correctionnel Canada	281	127
Totaux pour l'Annexe I.1	2 683	1 009

Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules acquis fonctionnant aux carburants de remplacement
Annexe II		
Agence canadienne d'inspection des aliments	23	8
Agence des services frontaliers du Canada	125	67
Agence du revenu du Canada	6	3
Bureau de la sécurité des transports du Canada	4	0
Commission canadienne de sûreté nucléaire	1	0
Commission des champs de bataille nationaux	3	0
Conseil national de recherches Canada	21	6
Parcs Canada	99	10
Totaux pour l'Annexe II	282	94
Totaux pour toutes les annexes	4 747	1 554

