

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

Exercice 2008-2009

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada
représentée par le président du Conseil du Trésor, 2009

N° de catalogue BT76-1/2009
ISBN 978-1-100-50280-9

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 substituts 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 2008-2009.

Copie originale 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 de véhicules à carburant de remplacement ...	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	5
Annexe 1 : Terminologie	7
Annexe 2 : Nouvelles acquisitions	9
Annexe 3 : Acquisitions de véhicules hybrides.....	11

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 douzième 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 douzième 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 1 898 véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement au cours de l'exercice 2008-2009 – chacun pouvant fonctionner au carburant à l'éthanol E85.

Conclusion

Même si les fabricants offrent de plus en plus de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement, le manque d'infrastructures d'approvisionnement dans l'ensemble du Canada a nui aux efforts du gouvernement fédéral visant à augmenter le nombre de ces véhicules dans son parc automobile. Le gouvernement a ainsi réalisé des progrès limités pour atteindre l'objectif original qui avait fixé lors de l'entrée en vigueur de la *Loi* en 1997.

Entre-temps, le gouvernement fédéral continue d'agir dans le sens des objectifs de la *Loi*, en adoptant une série de mesures d'atténuation qui ont pour but de réduire les émissions nocives.

Ces mesures comprennent l'acquisition de véhicules fonctionnant aussi bien à l'aide de carburants à base de pétrole que de carburants de remplacement; l'acquisition de véhicules hybrides à essence et à électricité; l'application de critères environnementaux au moment d'évaluer les soumissions pour l'achat de véhicules du gouvernement; des politiques pangouvernementales 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 un 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 douzième 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 des organismes fédéraux fonctionnent aux carburants de remplacement, lorsque cela est rentable et faisable opérationnellement. Plus précisément, la *Loi* exige que :

- ▶ dans le cas des nouvelles acquisitions de véhicules automobiles, lorsqu'on estime que cela est rentable et faisable opérationnellement de fonctionner aux carburants de remplacement, 75 p. 100 de ces véhicules soient 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 aux ministères et aux organismes afin que les dispositions de la *Loi* et du *Règlement* puissent être mises en œuvre efficacement, et pour les aider à s'acquitter de leurs obligations en rapport avec la *Loi*.

Même s'il y a eu une hausse de l'offre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement, les ministères et les organismes ont été contraints à utiliser en grande partie des carburants à base de pétrole en raison du manque d'infrastructures d'approvisionnement partout au Canada. Dans ces conditions, l'utilisation de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement, au gouvernement fédéral, n'est faisable que dans certaines régions. 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 à la section 2.4.

2.1 Nouvelles acquisitions de véhicules à carburant de remplacement

Le gouvernement fédéral a acquis un total de 4 605 véhicules au cours de l'exercice 2008-2009, dont 1 898 véhicules à carburant de remplacement, une différence marquée par rapport au nombre total 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 2008-2009 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

Parmi les 4 173 véhicules polycarburants fonctionnant à l'E85 du gouvernement fédéral, ceux ayant un accès direct au carburant E85 en ont consommé environ 331 163 litres au cours de l'exercice 2008-2009.

Les 14 véhicules du gouvernement fédéral qui fonctionnent au gaz naturel ont consommé environ 15 629 kg de gaz naturel et ses 20 véhicules au propane ont consommé environ 40 265 litres de propane.

Le gouvernement fédéral a également utilisé des carburants mélangés à faible teneur, et sa consommation a atteint 5 500 829 de litres d'essence E10 et 237 159 litres de biodiésel.

Le tableau suivant donne un résumé de la consommation estimative de carburant des ministères et des organismes par type de carburant au cours de 2008-2009.

Type de carburant	Nombre approximatif de véhicules	Consommation totale annuelle estimative	Pourcentage de la consommation totale de carburant
Essence	24 390	54 517 712 l	78,7 %
Diésel	1 942	7 470 289 l	10,8 %
Essence E10	Compris dans les chiffres sur l'essence	5 500 829 l	7,9 %
Hybride (essence)	1 233	1 147 388 l	1,6 %
Éthanol 85	4 173	331 163 l	0,5 %
Biodiésel	Compris dans les chiffres sur le diésel	237 159 l	0,3 %
Propane	20	40 265 l	0,1 %
Gaz naturel	14	15 629 kg	0,1 %
Total	31 772		100 %

2.3 Contraintes relatives à la rentabilité et à la faisabilité opérationnelle

Au cours de l'exercice 2008-2009, 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 de ce type de carburant pour le parc automobile fédéral.

- ▶ Bien que les fabricants aient augmenté la production de véhicules polycarburants et offrent une plus grande variété de catégories, il y a néanmoins une offre limitée de nouveaux véhicules produits en usine et fonctionnant aux carburants de remplacement qui répondent aux besoins du gouvernement. fédéral.
- ▶ Même si l'écart de prix entre l'éthanol E85 et l'essence ordinaire a considérablement diminué en 2008-2009, le contenu énergétique plus faible de l'E85 en comparaison de l'essence ordinaire entraîne un facteur d'inefficacité de 25 p. 100, c'est-à-dire qu'il faut environ 25 p. 100 plus d'E85 pour franchir une même distance. Il ne serait donc pas rentable d'acquérir un véhicule polycarburant fonctionnant à l'E85 pour sa durée utile en comparaison de l'acquisition d'un véhicule fonctionnant à l'essence.
- ▶ Au Canada, il n'y avait que quatre postes de ravitaillement qui vendaient de l'éthanol E85 en 2008-2009. Tous ces postes étaient en Ontario, dont trois dans des régions où les véhicules gouvernementaux ne se rendent pas habituellement dans le cadre de leurs activités. L'autre poste était situé à Ottawa et n'a commencé à vendre ce type de carburant que vers la fin de 2008-2009. Par conséquent, il n'était pas faisable opérationnellement d'utiliser l'éthanol E85

pour des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement dans la plupart des régions au Canada.

- ▶ 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 trousse 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 2008-2009.

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 d'augmenter l'utilisation de ce carburant de remplacement dans les régions concernées.
- ▶ 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

L'industrie automobile a amorcé une transition vers la production de véhicules hybrides à essence et à électricité et les constructeurs de véhicules ont lancé de nombreux modèles de différentes catégories en 2008-2009.

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 1 898 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 224 au cours de l'exercice 2008-2009 (voir le tableau ci-dessous) et en possède à l'heure actuelle environ 1 233. Vous trouverez à l'annexe 3 la ventilation des acquisitions des véhicules hybrides à essence et à électricité Au cours de 2008-2009.

3. Conclusion

Au cours de l'exercice 2008-2009, le gouvernement fédéral a dépassé les exigences de la *Loi* en ce qui concerne les acquisitions de véhicules. Néanmoins, des contraintes comme le manque d'infrastructures d'approvisionnement en carburants de remplacement au Canada a fait en sorte que le gouvernement fédéral n'a pas été en mesure de hausser comme prévu l'utilisation des carburants de remplacement dans son parc automobile. Il n'a donc réalisé que des progrès fort limités pour atteindre l'objectif original prévu par la *Loi* lors de son entrée en vigueur en 1997. Entre-temps, le gouvernement fédéral s'est encore néanmoins employé à prendre de mesures pour respecter la lettre et l'esprit de la *Loi* en adoptant plusieurs mesures d'atténuation dont l'acquisition de véhicules polycarburant capables de fonctionner aussi bien avec des carburants à base de pétrole et des carburants de remplacement. Il peut ainsi 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.

Le gouvernement a également pris des mesures en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre de son parc automobile par le biais de ses politiques et de ses pratiques. Il y a par exemple les exigences de la politique du Conseil du Trésor applicables à l'achat de carburant E10, lorsque c'est possible, et l'interdiction de laisser fonctionner un moteur au ralenti qui ont permis aussi de réduire les émissions nocives. En outre, 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.

Il est manifeste que l'industrie automobile a de plus en plus recours à la technologie hybride afin d'offrir une plus vaste gamme de catégories de véhicule. Le gouvernement fédéral devrait ainsi pouvoir acheter un plus grand nombre de véhicules hybrides et réduire par le fait même les émissions de gaz à effet de serre.

Malgré les contraintes qui sont liées à l'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et à l'utilisation des carburants de remplacement, environ 17 p. 100 du parc automobile du gouvernement fédéral est maintenant composé de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et de véhicules hybrides fonctionnant au carburant et à l'électricité.

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, la définition du terme *carburant de remplacement* est plus large aux termes du *Règlement sur les carburants de remplacement*. Un carburant mixte peut être considéré comme un carburant de remplacement s'il est constitué 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, la définition du terme *carburant de remplacement* est plus large aux termes du *Règlement sur les carburants de remplacement* et comprend aussi le biodiésel et les carburants mixtes, et ce, peu importe la teneur en carburants de remplacement approuvés.

Véhicule bicarburant

Un *véhicule bicarburant* est équipé de deux systèmes d'alimentation distincts et peut utiliser l'un ou l'autre des carburants (p.ex. un véhicule bicarburant à l'essence et au propane peut fonctionner à l'aide de l'essence ou du propane).

Véhicule polycarburant

Un *véhicule polycarburant* est équipé d'un seul système d'alimentation et peut utiliser un ou l'autre de deux carburants ou un mélange des deux (p. ex. un véhicule fonctionnant 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 le coût 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.

Faisabilité opérationnelle

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 énumère les nouvelles acquisitions de véhicules des ministères et des organismes pour l'exercice 2008-2009 en vertu des dispositions de la *Loi*. 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 2008-2009.

Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules acquis fonctionnant aux carburants de remplacement
Annexe I		
Affaires indiennes et du Nord Canada	35	4
Agriculture et Agroalimentaire Canada	69	40
Anciens Combattants Canada	3	2
Citoyenneté et Immigration Canada	2	0
Conseil du Trésor	2	0
Défense nationale	1 045	351
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada	1	1
Environnement Canada	144	20
Industrie Canada	26	8
Patrimoine canadien	1	0
Pêches et Océans Canada	178	20
Ressources humaines et Développement des compétences Canada	13	11
Ressources naturelles Canada	38	22
Santé Canada	74	21
Transports Canada	93	38
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	20	9
Totaux pour l'Annexe I	1 744	547

Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules acquis fonctionnant aux carburants de remplacement
Annexe I.1		
Agence de promotion économique du Canada atlantique	5	1
Bureau du Conseil privé	4	0
Commission de la fonction publique du Canada	1	0
Commission nationale des libérations conditionnelles	5	0
Gendarmerie royale du Canada	2 490	1 259
Registraire de la Cour suprême du Canada	1	0
Service administratif des tribunaux judiciaires	1	0
Service correctionnel Canada	76	17
Totaux pour l'Annexe I.1	2 583	1 277

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	13	0
Agence des services frontaliers du Canada	128	52
Agence du revenu du Canada	9	5
Bureau de la sécurité des transports du Canada	2	1
Conseil national de recherches Canada	13	3
Parcs Canada	113	13
Totaux pour l'Annexe II	278	74
Totaux pour toutes les annexes	4 605	1 898

Annexe 3 : Acquisitions de véhicules hybrides

Le tableau suivant énumère les nouvelles acquisitions de véhicules hybrides à l'essence et à l'électricité des ministères et des organismes pour l'exercice 2008-2009. Les données fournies résultent de consultations tenues avec chaque ministère ou organisme. Les ministères et les organismes dont les noms ne sont pas indiqués n'ont pas acquis de tels types de véhicule pendant l'exercice 2008-2009.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis fonctionnant aux carburants électrique hybride
Affaires indiennes et du Nord Canada	4
Agence canadienne d'inspection des aliments	8
Agence de promotion du Canada atlantique	4
Agence des services frontaliers du Canada	4
Agriculture et Agroalimentaire Canada	9
Anciens Combattants Canada	1
Citoyenneté et Immigration Canada	1
Commission de la fonction publique du Canada	1
Commission nationale des libérations conditionnelles	2
Conseil du Trésor	2
Conseil national des recherches Canada	1
Défense nationale	27
Environnement Canada	23
Gendarmerie royale du Canada	79
Parcs Canada	5
Patrimoine canadien	1
Pêches et Océans Canada	6
Ressources naturelles Canada	6
Ressources humaines et Développement des compétences Canada	1
Santé Canada	6
Service correctionnel Canada	2
Transports Canada	27
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	4
Total global	224