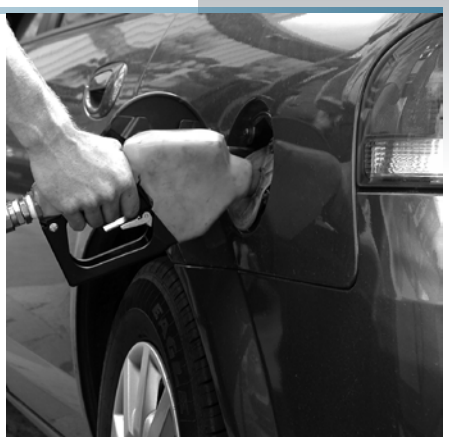
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
Treasury Board of Canada Secretariat

Un meilleur gouvernement : avec nos partenaires, pour les Canadiens



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

Exercice 2009-2010

Canada

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

Exercice 2009-2010

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada
représentée par le président du Conseil du Trésor, 2010

N^{o} de catalogue BT76-1/2010
ISBN 978-1-100-52379-8

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 substituts sur demande.

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 2009-2010.

Copie originale signée par

Le président du Conseil du Trésor
L’honorable Stockwell Day, c.p., député

Table des matières

Message du président i
Sommaire 1
1. Introduction 3
1.1 *Loi sur les carburants de remplacement* 3
2. Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement* 3
2.1 Nouvelles acquisitions de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement 4
2.2 Utilisation de carburants de remplacement dans le parc automobile fédéral 4
2.3 Contraintes relatives à la rentabilité et à la faisabilité opérationnelle ... 5
2.4 Mesures d'atténuation 6
2.5 Utilisation de véhicules hybrides à essence et à électricité dans le parc automobile fédéral 7
3. Conclusion 7
Annexe A : Terminologie 9
Annexe B : Nouvelles acquisitions 11
Annexe C : Acquisitions de véhicules hybrides 13

Sommaire

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

La *Loi sur les carburants de remplacement* (la Loi) exige que le président du Conseil du Trésor dépose 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 treizième 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 d'autres gaz à effet de serre, et ainsi diminuer la dépendance au carburant à base de pétrole pour les fins de transport. 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 satisfait pour la treizième année consécutive aux exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement*. En raison du nombre limité de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement qui étaient disponibles et convenables pour toutes les activités du gouvernement fédéral au cours de l'exercice 2009-2010, 43 p. 100 des nouveaux véhicules pouvaient fonctionner aux carburants de remplacement. Au total, le gouvernement fédéral a fait l'acquisition de 1 525 véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement en 2009-2010, chacun fonctionnant au carburant à l'éthanol E85.

Conclusion

On constate une augmentation du nombre de véhicules fonctionnant à l'aide de carburants de remplacement disponibles par l'intermédiaire des fabricants. Cependant, le manque d'infrastructures partout au Canada a nui aux efforts du gouvernement fédéral visant à augmenter le nombre de ces véhicules dans son parc automobile. Par conséquent, par rapport aux attentes concernant l'atteinte de l'objectif de la Loi fixé lors de l'entrée en vigueur de celle-ci en 1997, les progrès réalisés ont été limités.

Entre temps, le gouvernement fédéral continue d'agir dans le sens des objectifs de la Loi en adoptant une série de mesures d'atténuation en vue de réduire les émissions polluantes de ses véhicules : l'acquisition de véhicules fonctionnant aussi bien à l'essence qu'à l'aide de carburants de remplacement; l'acquisition de véhicules hybrides fonctionnant à l'essence et à l'électricité; l'application de critères environnementaux au moment d'évaluer les soumissions pour les 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 à meilleur rendement énergétique, 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) exige que le président du Conseil du Trésor dépose 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 treizième 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 1er 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 d'autres gaz à effet de serre, et ainsi de 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*

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. Les lignes directrices à l'appui fournissent un complément d'information pour s'assurer que les dispositions de la Loi et du Règlement seront respectés, et aider les ministères et les organismes à s'acquitter efficacement de leurs obligations en rapport avec la Loi.

Bien qu'il soit maintenant possible d'acheter davantage de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement, le nombre de tels véhicules produits en usine dont la catégorie et la cylindrée du moteur conviennent aux activités du gouvernement fédéral est toujours limité. D'ailleurs, les ministères et les organismes ont été obligés d'utiliser surtout des véhicules fonctionnant aux carburants à base de pétrole en raison du manque d'infrastructures de carburants de remplacement partout au Canada. Dans ces conditions, le gouvernement fédéral ne peut utiliser des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement que dans certaines régions. Néanmoins, afin de soutenir les objectifs de la Loi, le gouvernement fédéral a adopté des mesures d'atténuation afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'augmenter la viabilité de 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 de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement

Le gouvernement fédéral a acquis un total de 3 568 véhicules au cours de l'exercice 2009-2010, dont 1 525 (43 p. 100) véhicules fonctionnaient aux carburants de remplacement.

Tous les nouveaux véhicules produits en usine fonctionnant aux carburants de remplacement acquis au cours de l'exercice 2009-2010 pouvaient fonctionner à l'essence seulement ou à un mélange d'essence et d'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 6 104 véhicules du gouvernement fédéral fonctionnant aux carburants de remplacement, à l'E85, ceux ayant accès au carburant E85 en ont consommé environ 287 203 litres au cours de l'exercice 2009-2010.

Les 11 véhicules du gouvernement fédéral fonctionnant au gaz naturel ont consommé environ 664 427 kg de gaz naturel et ses 2 véhicules au propane ont consommé environ 102 316 litres de propane.

Le gouvernement fédéral a également utilisé des carburants mélangés de bas niveau, et sa consommation a atteint 7 911 136 litres d'essence E10 et 308 271 litres de biodiésel.

Le tableau suivant résume la consommation estimée de carburant des ministères et organismes par type de carburant au cours de 2009-2010.

Type de carburant	Nombre approximatif de véhicules	Consommation annuelle totale estimée	Pourcentage de la consommation totale de carburant
Essence	23 159	59 811 595 L	74,2 %
Diesel	2 029	10 230 324 L	12,7 %
Essence E10	Compris dans les chiffres sur l'essence	7 911 136 L	9,8 %
Hybride (essence)	1 327	1 261 219 L	1,6 %
Éthanol 85	6 104	287 203 L	0,4 %
Biodiesel	Compris dans les chiffres sur le diesel	308 271 L	0,4 %
Propane	2	102 316 L	0,1 %
Gaz naturel	11	664 427 kg	0,8 %
Total	**32 632**		**100 %**

2.3 Contraintes relatives à la rentabilité et à la faisabilité opérationnelle

Au cours de l'exercice 2009-2010, certaines contraintes relatives à la rentabilité et à la faisabilité opérationnelle ont empêché l'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et remis en question la viabilité de l'utilisation de carburants de remplacement dans le parc automobile fédéral.

- Bien que les fabricants aient accru leur production de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et élargi leur gamme de véhicules, le nombre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement produits en usine et répondant aux besoins du gouvernement fédéral est demeuré limité.
- En 2009-2010, le prix du carburant E85 était supérieur au prix de l'essence ordinaire. En outre, le contenu énergétique plus faible de l'E85 en comparaison avec 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 la même distance.
- En 2009-2010, le nombre de postes de ravitaillement offrant de l'E85 sur le marché au Canada est passé de quatre à deux. Les deux étaient situés en Ontario, un à Ottawa et l'autre à Guelph. Par conséquent, il n'était pas faisable, sur le plan opérationnel, de faire fonctionner à l'E85 des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement dans la plupart des régions au Canada.

- Les approvisionnements en gaz propane et en gaz naturel sont limités à l'extérieur des zones urbaines. Souvent, les heures d'ouverture des fournisseurs sont limitées.
- Il arrive que des autorités interdisent l'utilisation de véhicules au gaz propane à certains endroits pour des raisons de sécurité, par exemple, dans les terrains de stationnement 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 réduit l'espace de rangement.
- L'efficacité et la qualité des trousses de conversion permettant aux véhicules de fonctionner avec un carburant de remplacement (gaz propane et gaz naturel) restent 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 trousses de conversion (pour respecter la garantie) s'est traduit par une augmentation des frais d'entretien et de réparation. Ainsi, aucun véhicule du gouvernement fédéral n'a été converti aux carburants de remplacement en 2009-2010.

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 d'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 dans les régions concernées.
- Dans le but de diminuer encore plus les émissions de gaz à effet de serre du parc automobile, des critères environnementaux s'appliquent dorénavant au moment de l'acquisition de la plupart des véhicules 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 équipés de moteurs à quatre cylindres.
- La politique du Conseil du Trésor oblige également 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 réaliser l'objectif de la Loi sur une base 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

La tendance dans l'industrie de l'automobile est de favoriser de plus en plus les véhicules hybrides à essence et à électricité, et les fabricants d'automobiles ont produit de nombreux modèles dans diverses catégories de véhicules au cours de 2009-2010.

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 1 525 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 168 au cours de l'exercice 2009-2010; il en possède actuellement environ 1 327. Les acquisitions de véhicules hybrides à essence-électricité faites au cours de 2009-2010 sont énumérées à l'annexe C.

3. Conclusion

Au cours de l'exercice 2009-2010, le gouvernement fédéral a satisfait aux exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement* en ce qui concerne les acquisitions de véhicules. Néanmoins, les contraintes comme le manque d'infrastructures pour les carburants de remplacement un peu partout au Canada continue de limiter la capacité du gouvernement fédéral à accroître l'utilisation des carburants de remplacement pour son parc automobile. Par conséquent, les progrès sont limités dans l'atteinte de l'objectif visé à l'origine par la Loi lorsque celle-ci est entrée en vigueur en 1997. Toutefois, le gouvernement fédéral continue d'agir dans le sens et l'esprit de la Loi au moyen de mesures d'atténuation, par exemple, l'acquisition de véhicules qui fonctionnent aussi bien à l'essence qu'à l'aide d'un carburant de remplacement. Il pourra ainsi mieux positionner son parc automobile, advenant que des changements se produisent au niveau du coût et de la disponibilité des carburants de remplacement.

Le gouvernement a également mis en place des mesures, c'est-à-dire, des politiques et des pratiques requises, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre de son parc automobile. Les exigences de la politique du Conseil du Trésor applicables à l'achat de carburant E10 et à l'interdiction de laisser fonctionner un moteur au ralenti, par exemple, ont aussi permis de réduire les émissions. En outre, les critères environnementaux sont maintenant utilisés pour évaluer les soumissions relatives aux véhicules du gouvernement fédéral, ce qui procure un avantage aux véhicules hybrides qui fonctionnement à l'essence et à l'électricité, aux véhicules qui fonctionnent au carburant de remplacement de même qu'aux véhicules équipés de moteurs à quatre cylindres à haut rendement énergétique.

Manifestement, l'industrie de l'automobile se concentre davantage sur la technologie hybride pour accroître la disponibilité dans une gamme plus étendue de véhicules. Ce changement d'optique devrait permettre au gouvernement fédéral d'acheter plus de véhicules hybrides et, par conséquent, réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Malgré les contraintes faisant obstacle à l'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et à l'utilisation de ces carburants dans son parc automobile, le nombre total de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et de véhicules hybrides à essence-électricité dont dispose le gouvernement fédéral a augmenté de 6 p. 100 en 2009-2010 et représente maintenant environ 23 p. 100 du parc automobile au gouvernement fédéral.

Annexe A : Terminologie

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

Carburant de remplacement

Aux termes de la Loi, les *carburants de remplacement* comprennent, mais sans s'y limiter, 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 du terme *carburant de remplacement* pour inclure les carburants mixtes constitués d'au moins 50 p. 100 d'un carburant de remplacement.

Aux fins de l'utilisation des carburants de remplacement, le *Règlement sur les carburants de remplacement* élargit aussi la définition de ce terme pour inclure le biodiésel et les carburants mixtes qui comprennent toute quantité de carburants de remplacement approuvés.

Faisable

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

La définition de la faisabilité opérationnelle variera dans tous les ministères et organismes en fonction d'une vaste gamme de facteurs, 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 les règlements municipaux), les exigences de rendement du véhicule ainsi que la disponibilité du véhicule ou d'une trousse de conversion convenable.

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.

Véhicule automobile

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

Véhicule fonctionnant au carburant de remplacement

Aux fins de la présentation de rapports sur la Loi, le terme *véhicule fonctionnant au carburant de remplacement* s'entend des véhicules motorisés capables de fonctionner à un carburant de remplacement tel que défini dans le *Règlement sur les carburants de remplacement*.

Annexe B : Nouvelles acquisitions

Le tableau suivant résume l'application de la Loi, par ministère ou organisme, en ce qui concerne les nouvelles acquisitions de véhicules pour l'exercice 2009-2010. 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 qui ne sont pas inclus dans la liste ci-dessous, n'ont pas acquis de nouveaux véhicules au cours de l'exercice 2009-2010.

Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
Annexe I		
Affaires indiennes et du Nord Canada	17	8
Agriculture et Agroalimentaire Canada	134	92
Anciens Combattants Canada	2	1
Défense nationale	567	183
Environnement Canada	99	38
Industrie Canada	41	14
Pêches et Océans Canada	127	34
Ressources humaines et Développement des compétences Canada	17	2
Ressources naturelles Canada	52	20
Santé Canada	32	11
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	33	12
Transports Canada	51	8
Conseil du Trésor	1	0
Totaux pour l'annexe I	**1 173**	**423**

Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
Annexe I.1		
Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec	2	1
Agence de promotion économique du Canada atlantique	8	0
Agence spatiale canadienne	1	0
Bibliothèque et Archives Canada	1	0
Bureau du Conseil privé	3	1
Commission des libérations conditionnelles du Canada	1	0
Gendarmerie royale du Canada	1 736	877
Service administratif des tribunaux judiciaires	1	0
Service correctionnel Canada	337	145
Service des poursuites pénales du Canada	2	0
Totaux pour l'annexe I.1	**2 092**	**1 024**

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	68	31
Agence du revenu du Canada	14	5
Agence canadienne d'inspection des aliments	100	24
Bureau de la sécurité des transports du Canada	4	0
Commission canadienne de sûreté nucléaire	7	2
Conseil national de recherches Canada	5	1
Parcs Canada	104	15
Registraire de la Cour suprême du Canada	1	0
Totaux pour l'annexe II	**303**	**78**
Totaux pour toutes les annexes	**3 568**	**1 525**

Annexe C : Acquisitions de véhicules hybrides

Le tableau suivant énumère les acquisitions de véhicules hybrides à essence-électricité des ministères et organismes pour 2009-2010. Les données fournies résultent de consultations tenues avec chaque ministère ou organisme. Si un ministère ou organisme n'est pas mentionné dans la liste, celui-ci n'a pas acheté de nouveaux véhicules hybrides à essence-électricité en 2009-2010.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules hybrides essence-électricité acquis
Agriculture et Agroalimentaire Canada	3
Agence canadienne d'inspection des aliments	9
Agence de promotion économique du Canada atlantique	5
Agence du revenu du Canada	2
Agence des services frontaliers du Canada	3
Bureau du Conseil privé	1
Conseil national de recherches Canada	2
Environnement Canada	20
Défense nationale	4
Gendarmerie royale du Canada	29
Industrie Canada	11
Parcs Canada	10
Pêches et Océans Canada	6
Ressources naturelles Canada	14
Santé Canada	3
Transports Canada	34
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	11
Conseil du Trésor	1
Grand Total	**168**