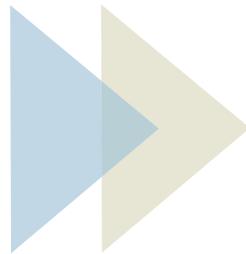




Un meilleur gouvernement : avec nos partenaires, pour les Canadiens



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

Exercice 2010-2011





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

Exercice 2010-2011

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada,
représentée par le président du Conseil du Trésor, 2011

N° de catalogue BT76-1\2011F-PDF

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 2010-2011.

Le président du Conseil du Trésor et ministre responsable de FedNor,

Copie originale signée par
L'honorable Tony Clement

Table des matières

Message du président	
Introduction.....	1
<i>Loi sur les carburants de remplacement</i>	1
Conformité à la <i>Loi sur les carburants de remplacement</i>	1
Contraintes relatives à la rentabilité et à la faisabilité opérationnelle	2
Nouvelles acquisitions de véhicules à carburants de remplacement	2
Utilisation de carburants de remplacement pour le parc automobile fédéral.....	3
Mesures d'atténuation.....	3
Conclusion.....	4

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 organisations fédérales (ministères et organismes) énumérées aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). Il s'agit du quatorzième rapport annuel sur l'application de la Loi.

Loi sur les carburants de remplacement

La Loi a reçu la sanction royale le 22 juin 1995 et est entrée en vigueur le 1er avril 1997. Elle a pour objet de favoriser une plus grande utilisation au Canada des 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 exige que les véhicules automobiles exploités par les ministères et les organismes fédéraux fonctionnent aux carburants de remplacement, lorsque cela est rentable et faisable.

Plus précisément, la Loi exige que :

- 4 dans le cas des nouvelles acquisitions de véhicules automobiles, lorsqu'on estime que cela est rentable et faisable, 75 p. 100 de ces véhicules soient munis de moteurs pouvant fonctionner aux carburants de remplacement;
- 4 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.

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. Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a établi des lignes directrices qui fournissent un complément d'information aux ministères et aux organismes, afin que les dispositions de la Loi et du *Règlement sur les carburants de remplacement* puissent être mises en œuvre efficacement, et pour les aider à s'acquitter de leurs obligations en rapport avec la Loi.

Contraintes relatives à la rentabilité et à la faisabilité opérationnelle

Au cours de l'exercice 2010-2011, certaines contraintes ont continué à ralentir 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.

Rentabilité

- 4 En règle générale, le prix de l'essence était inférieur de plusieurs cents le litre à celui du carburant à l'éthanol (E85).
- 4 L'efficacité de l'essence au plan du kilométrage était supérieure d'environ 20 à 25 p. 100 à celle du carburant E85.

Faisabilité opérationnelle

- 4 Bien que les fabricants aient augmenté la production de véhicules polycarburants (munis de moteurs pouvant fonctionner à l'essence seulement ou à un mélange d'essence et d'éthanol jusqu'à concurrence de 85 p. 100 d'éthanol, c'est-à-dire E85), l'offre de nouveaux véhicules produits en usine et fonctionnant aux carburants de remplacement qui répondent aux besoins du gouvernement fédéral est toujours limitée.
- 4 Il n'y a toujours au Canada que deux postes de ravitaillement vendant de l'éthanol E85 au public, tous deux situés en Ontario. Il n'était pas faisable d'utiliser l'éthanol E85 pour des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement dans la plupart des régions au Canada.
- 4 Les approvisionnements en gaz propane et en gaz naturel demeurent restreints à l'extérieur des zones urbaines et les heures d'ouverture des fournisseurs sont souvent limitées.
- 4 Il arrive que l'utilisation de véhicules au gaz propane soit interdite à certains endroits pour des raisons de sécurité, notamment dans les stationnements souterrains et certaines aires de trafic des aéroports.

Nouvelles acquisitions de véhicules à carburants de remplacement

Le gouvernement fédéral a acquis un total de 3 530 véhicules au cours de l'exercice 2010-2011, dont 1 891 (54 p. 100) étaient des véhicules à carburant de remplacement.

Tous les nouveaux véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis au cours de l'exercice 2010-2011 étaient munis de moteurs polycarburants (E85).

Utilisation de carburants de remplacement pour le parc automobile fédéral

On estime que les véhicules à carburant de remplacement (E85) du gouvernement fédéral ont consommé, pendant l'exercice 2010-2011, environ 366 090 litres d'éthanol E85.

On estime que les véhicules à gaz naturel du gouvernement fédéral ont consommé pendant la même période environ 17 322 litres de gaz naturel et les véhicules à gaz propane, plus ou moins 34 174 litres de gaz propane.

Le gouvernement fédéral a également utilisé des carburants mélangés à faible teneur, et sa consommation a atteint 6 736 694 litres d'essence E10 (un mélange d'essence à 90 p. 100 et d'éthanol à 10 p. 100) et 913 159 litres de biodiésel.

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 une plus grande utilisation des carburants de remplacement dans les véhicules automobiles, afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone et autres gaz à effet de serre. Pour ce faire, une série de mesures a été mise en place.

- 4 L'utilisation continue des postes de ravitaillement à l'éthanol E85 situés sur des sites du gouvernement un peu partout au Canada, ce qui a permis d'augmenter l'utilisation de ce carburant de remplacement dans les régions concernées.
- 4 Le respect de critères environnementaux au moment de l'acquisition de la plupart des véhicules. Ces critères permettent de favoriser l'achat de véhicules à carburant de remplacement, de véhicules hybrides (à essence et à l'électricité) et de véhicules économiques équipés de moteurs à quatre cylindres.
- 4 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.
- 4 Au total, 187 véhicules hybrides (fonctionnant à essence et à l'électricité) ont été acquis au cours de l'exercice 2010-2011, mais puisqu'ils ne sont pas considérés comme étant des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement en vertu de la *Loi*, ils ne sont pas pris en compte dans le nombre total de véhicules à carburants de remplacement acquis (1 891).

Conclusion

Au cours de l'exercice 2010-2011, le gouvernement fédéral s'est conformé aux exigences de la Loi régissant l'acquisition de véhicules quand il était rentable et faisable de le faire. Les contraintes systématiques qui limitent la capacité du gouvernement fédéral d'atteindre la cible de 75 p. 100 établie par la *Loi* sont toujours présentes et ne devraient pas s'estomper dans un avenir rapproché.

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 véhicules. 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.

Ce rapport peut être consulté en direct à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca/reports-rapports/aafa-alcr/index-fra.asp.