

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

**Exercice 2005-2006**

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada  
représentée par le président du Conseil du Trésor, 2006

N° de catalogue BT76-1/2006  
ISBN 0-662-49481-1

Ce document est disponible sur le site Web du  
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à [www.tbs-sct.gc.ca](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 2005-2006.

La version papier a été signée par

Le président du Conseil du Trésor,  
L'honorable John Baird, c.p., 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
3. Conclusion.....	4
Annexe 1 : Terminologie .....	6
Annexe 2 : Nouvelles acquisitions .....	8



---

## 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 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

Il s'agit du neuvième 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 du parc automobile fédéral. 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*

Au cours de l'exercice 2005-2006, 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 *LGFP*, en ce qui concerne les acquisitions de véhicules. Pour ce qui est de l'utilisation de carburants de remplacement, leur disponibilité restreinte a souvent entraîné une utilisation limitée de ces types de carburants.

L'offre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement, de même que l'infrastructure s'y rapportant, ne sont pas encore assez fortes pour permettre une utilisation accrue de ces véhicules et des carburants de remplacement. Nous espérons qu'au fil du temps, les progrès technologiques et commerciaux viendront à bout des obstacles considérables à leur utilisation et qu'il deviendra rentable et faisable d'y recourir.

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, en ce qui concerne l'ensemble des organismes fédéraux (ministères et organismes) énumérés aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

Il s'agit du neuvième 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<sup>er</sup> avril 1997. Elle a pour objet de promouvoir l'utilisation au Canada de carburants de remplacement dans les véhicules du parc automobile fédéral. 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 soixante-quinze pour cent des véhicules automobiles, des fourgonnettes, des camions utilitaires légers ou moyens et des autobus 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, lorsqu'on estime que cela est rentable et faisable, soixante-quinze pour cent 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 sur les véhicules automobiles* 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 elle fournit des directives aux ministères et organismes afin de les aider à remplir les obligations décrites dans la *Loi*.

La *Politique* exige que les ministères et organismes examinent l'acquisition de chaque nouveau véhicule en tenant compte de la consommation annuelle estimative de carburant et des principales utilisations opérationnelles qui sont faites de ce véhicule, et qu'ils vérifient 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. Dans l'ensemble, au moins 75 pour 100 de ces véhicules seront acquis, conformément à la *Loi sur les carburants de remplacement*.

En appliquant les exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement* relativement aux organismes fédéraux dont les noms figurent aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, on en est arrivé à l'objectif d'aucune acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement pour 2005-2006. Les ministères ont néanmoins acquis un total de 547 véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement pour 2005-2006. Ce faible objectif d'acquisition et les données sur les acquisitions, qui sont beaucoup plus élevées, sont typiques du rendement obtenu par les ministères au fil des années.

En ce qui a trait à l'utilisation de carburants de remplacement, leur disponibilité restreinte a souvent entraîné une utilisation limitée de ces types de carburants.

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 2005-2006; toutefois, il était possible de trouver des trousseaux de conversion pour que les véhicules puissent fonctionner avec ces deux carburants de remplacement. De nouveaux véhicules polycarburants à l'éthanol 85 (E85) et à l'essence étaient disponibles, mais pas dans toutes les catégories de véhicules.

Certains facteurs ont empêché l'utilisation de carburants de remplacement et l'acquisition de véhicules fonctionnant avec ces carburants au cours de l'exercice 2005-2006 :

- ▶ Comparativement aux catégories semblables de véhicules à essence, les coûts supplémentaires pour l'acquisition de véhicules fonctionnant à l'E85 produit en usine ont atteint un maximum de 3 383 \$ par véhicule. De plus, bien que le prix de l'essence ait été essentiellement égal à celui de l'E85, la consommation d'essence des véhicules fonctionnant à l'E85 a été plus élevée de 30 pour 100 que celle des véhicules à essence;
- ▶ Le coût des trousseaux de conversion après fabrication variait entre 4 995 \$ et 6 595 \$ dans le cas des véhicules propulsés au gaz propane et au gaz naturel. En outre, l'efficacité et la qualité des conversions de véhicules restent discutables, parce que 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 (pour respecter la garantie) s'est traduit par une augmentation des frais d'entretien et de réparations. Ainsi, aucun véhicule n'a été converti aux carburants de remplacement en 2005-2006.

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) et 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 autorités gouvernementales interdisent l'utilisation de véhicules au gaz propane à certains endroits, notamment dans les stationnements souterrains et certaines aires de trafic des aéroports. De plus, l'ajout d'un réservoir à carburant de remplacement réduit parfois la capacité opérationnelle des véhicules, par exemple, il a souvent pour effet de réduire l'espace de rangement.

Compte tenu de l'ensemble de ces facteurs, l'objectif fixé par la *Loi* pour les acquisitions de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement, pour l'exercice 2005-2006, a été de zéro.

Néanmoins, parmi les 5 335 véhicules, au total, acquis par le gouvernement fédéral au cours de l'exercice 2005-2006, 547 étaient des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement. Ils ont été acquis pour l'une 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 2005-2006, afin de les aider à accroître l'utilisation de carburants de remplacement dans leur parc automobile. Si ces incitatifs sont pris en considération dans les calculs utilisés pour déterminer la rentabilité des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement, on estime que dans 161 cas, il est devenu rentable et faisable d'exploiter des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement;
- ▶ La disponibilité des carburants a augmenté au cours des exercices précédents avec l'installation, par les ministères, de quinze postes de ravitaillement à l'E85 sur des sites du gouvernement, un peu partout au Canada, afin d'étendre l'utilisation de ce carburant.

## 2.2 Utilisation de carburants de remplacement dans le parc automobile fédéral

Les 106 véhicules du gouvernement fédéral fonctionnant au gaz naturel (on en comptait 255 en 2004-2005) ont consommé environ 53 267 kg de gaz naturel et ses 71 véhicules au propane (on en comptait 306 en 2004-2005) ont consommé environ 175 214 litres de propane.

Bien que seulement une portion des 1 743 véhicules polycarburants fonctionnant à l'E85 du gouvernement fédéral aient bénéficié d'un accès direct à ce carburant au cours de l'exercice 2005-2006, ces véhicules ont consommé environ 658 572 litres.

Au cours de l'exercice 2005-2006, le gouvernement fédéral a exploité environ 32 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 des combustibles fossiles.

## 3. Conclusion

Au cours de l'exercice 2005-2006, 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 *LGFP*, en ce qui concerne les acquisitions de véhicules. Pour ce qui est de l'utilisation de carburants de remplacement, leur disponibilité restreinte a souvent entraîné une utilisation limitée de ces types de carburants.

L'offre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement, de même que l'infrastructure s'y rapportant, ne sont pas encore assez fortes pour permettre une utilisation accrue de ces véhicules et des carburants de remplacement. Nous espérons qu'au fil du temps, les progrès technologiques et commerciaux viendront à bout des obstacles considérables à leur utilisation et qu'il deviendra rentable et faisable d'y recourir.

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 définit ci-dessus). Cette définition s'applique également aux véhicules polycarburant et bicarburant 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 biodiesel 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 2005-2006. 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 ou II de la *LGFP*, mais non dans la liste ci-dessous, *n'ont pas* acquis de nouveaux véhicules pendant l'exercice 2005-2006. Néanmoins, ils respectent la *Loi* puisqu'ils ne sont pas tenus d'acheter des véhicules alimentés aux carburants de remplacement.

Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
<b>Annexe I</b>		
Agriculture et Agroalimentaire Canada	138	87
Patrimoine canadien	2	1
Citoyenneté et Immigration Canada	5	0
Ministère des Finances du Canada	1	1
Environnement Canada	101	10
Pêches et Océans Canada	245	22
Affaires étrangères et Commerce international Canada	14	1
Santé Canada	57	3
Ressources humaines et Développement des compétences Canada	18	7
Affaires indiennes et du Nord Canada	4	0
Industrie Canada	27	6
Défense nationale	1 722	13
Ressources naturelles Canada	42	19
Sécurité publique et Protection civile Canada	1	1
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	41	12
Développement social Canada	11	2
Transports Canada	89	32
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	1	1
Anciens Combattants Canada	3	0
<b>Totaux pour l'annexe I</b>	<b>2 522</b>	<b>218</b>



Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
<b>Annexe I.1</b>		
Agence de promotion économique du Canada atlantique	4	0
Centre des armes à feu Canada	15	8
Commission canadienne des grains	2	1
Service correctionnel du Canada	179	14
Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec	4	1
Commission nationale des libérations conditionnelles	3	0
Agence de santé publique du Canada	2	0
Gendarmerie royale du Canada	2 038	104
Statistique Canada	3	0
Cour suprême du Canada	1	0
<b>Totaux pour l'annexe I.1</b>	<b>2 251</b>	<b>128</b>

Ministère ou organisme	Nombre total de véhicules acquis	Nombre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
<b>Annexe II</b>		
Agence des services frontaliers du Canada	60	8
Agence du revenu du Canada	9	0
Agence canadienne d'inspection des aliments	405	189
Instituts de recherche en santé du Canada	1	0
Commission canadienne de sûreté nucléaire	6	1
Commission des champs de bataille nationaux	2	0
Conseil national de recherches du Canada	9	1
Parcs Canada	70	2
<b>Totaux pour l'annexe II</b>	<b>562</b>	<b>201</b>
<b>Totaux pour toutes les annexes</b>	<b>5 335</b>	<b>547</b>