



ICAGM 2018 – Mise à jour du parc de véhicules

30 mai 2018

Guy Belleperche, directeur principal, GCSurplus, SPAC

Maurice Vodon, analyste principal des politiques

Secteur des services acquis et des actifs

Mike Tanguay, chef d'équipe d'approvisionnement, Division
des produits et des véhicules industriels, SPAC

Blair Hurd, gestionnaire en gestion des biens, SC-ASPC

Adam Clarke, gestionnaire, gestion du matériel, ASFC

Aperçu

- 1) Modifications proposées à l'actuelle *Directive sur la gestion du parc automobile : Voitures de fonction*
- 2) Réinitialisation de l'ensemble des politiques du SCT
- 3) Phase 1 – Politique sur la planification et la gestion des investissements
- 4) Phase 2 – Modifications proposées à la Directive sur la gestion du matériel
- 5) Phase 2 – Modifications proposées aux procédures obligatoires pour la gestion du parc automobile
- 6) Questions

Modifications proposées à la *Directive sur la gestion du parc automobile : Voitures de fonction*

Le 19 décembre 2017, le Cabinet a approuvé la *Stratégie pour un gouvernement vert* (SGV) du SCT, qui fixe l'objectif ambitieux de réduire les émissions de gaz à effet de serre des opérations du gouvernement fédéral de 80 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2050.

Modifications proposées à l'actuelle *Directive sur la gestion du parc automobile : Voitures de fonction* – suite

Les modifications proposées à la Directive comprennent les suivantes :

1. Supprimer toute mention de véhicules à essence et de moteurs à combustion interne.
2. Conférer au contrôleur général du Canada le pouvoir d'établir le prix maximal initial des voitures de fonction.
3. Éliminer la majoration de 20 % sur la limite maximale de prix autorisée pour les voitures de fonction.
4. Élargir la définition des catégories de véhicules admissibles.
5. Supprimer l'inclusion des taxes provinciales et territoriales dans l'évaluation des prix.

Réinitialisation de l'ensemble des politiques du SCT – Secteur des services acquis et des actifs (SSAA)

La réinitialisation de l'ensemble des politiques pour le SSAA comprend maintenant deux phases :

Phase 1 – nouvelle *Politique sur la planification et la gestion des investissements*; nouvelle *Directive sur la gestion des projets et des programmes*; modification des limites contractuelles prévues dans la *Politique sur les marchés du CT, appendice C – Directive sur les marchés*.

Phase 2 – nouvelle *Directive sur la gestion du matériel*; nouvelle *Directive sur la gestion des biens immobiliers*; nouvelle *Directive sur la gestion de l'approvisionnement*.

Phase 1 – Politique sur la planification et la gestion des investissements

1. Une nouvelle *Politique sur la planification et la gestion des investissements* qui pourra :
 - mieux intégrer et uniformiser les fonctions de planification des investissements, d’approvisionnement, de gestion de projet, de gestion des biens immobiliers et du matériel;
 - promouvoir une approche cyclique;
 - affecter un haut fonctionnaire désigné pour chaque fonction;
 - favoriser le renforcement de la capacité.

2. Une nouvelle *Directive sur la gestion des projets et des programmes* qui pourra :
 - codifier les principes de base de la gestion de projet;
 - s’assurer que la gouvernance et le processus décisionnel sont adaptés aux risques et à la complexité;
 - consolider l’harmonisation et l’approvisionnement.

3. Modifications à la *Politique sur les marchés* et à la *Politique sur les biens immobiliers*.

Phase 2 – Directive sur la gestion du matériel

La *Directive sur la gestion du matériel* comprendra trois procédures obligatoires visant :

1. le parc automobile;
2. l'aliénation;
3. les marchandises contrôlées.

Phase 2 – Modifications prévues à la nouvelle Directive sur la gestion du matériel

- Version actuelle (ce que vous avez vu) :
 - les tables de survie prévues;
 - le transfert des biens matériels patrimoniaux aux musées;
 - la modification de la définition du terme « inventaire ».
- Au cours des prochains mois, nous prévoyons instaurer de nouvelles exigences pour :
 - un cadre général relatif aux biens matériels;
 - une évaluation et un dénombrement annuels de l'inventaire;
 - un instrument de politique sur l'utilisation personnelle des biens matériels fédéraux dans les cadres ministériels de gestion du matériel.
- Nous vous consulterons au cours des prochains mois au sujet de la nouvelle directive et des procédures à l'appui.

Phase 2 – Modifications prévues aux nouvelles procédures obligatoires pour la gestion du parc automobile

En plus des modifications proposées dans la présentation au CGV :

- seuls les véhicules hybrides et les VE dans le parc automobile de fonction;
(révision proposée pour mai 2018)
- supprimer les niveaux de ministre ou de SM; (révision proposée pour mai 2018)
- intégrer les véhicules légers et les instruments de politique visant le parc automobile de fonction;
- éliminer les obstacles au transfert interne d'une voiture de fonction dans les ministères;
- équiper les voitures de fonction de la même façon que les véhicules ordinaires du parc automobile;
- exiger que les voitures de fonction demeurent au ministère.

Acquisition de véhicules de service légers et gestion du parc de SPAC

SPAC soutient ses clients :

- En accordant, en gérant et en renouvelant les offres à commandes sur les véhicules de service légers selon un cycle annuel;
- En accordant et en gérant les offres à commandes pour les services de soutien du parc automobile (présentement avec ARI).

Offres à commandes sur les véhicules de service légers

- Des efforts significatifs sont déployés pour s'assurer que ces offres à commandes répondent aux exigences des ministères et des agences fédéraux et qu'elles incorporent les technologies les plus récentes aux marchés canadiens.
- SPAC s'entretient annuellement avec l'industrie afin de transmettre les besoins des parcs du GC en fonction des commentaires des clients.
- SPAC organise une réunion annuelle des gestionnaires de parcs afin de mieux comprendre les besoins des ministères et des agences fédéraux
- SPAC participe à divers comités sur la politique et la gestion des parcs.
- SPAC intervient comme intermédiaire entre les fournisseurs et les ministères et agences fédéraux et fournit des conseils en matière de politique et d'approvisionnement.

Offres à commandes sur les véhicules de service légers

Les offres à commandes sur les véhicules de service légers comprennent :

- Les véhicules de tous les modèles qui vont des berlines compactes aux camionnettes d'une tonne
- Les véhicules de fonction
- Les véhicules des services d'application de la loi
- Les véhicules équipés de tous types d'ensembles motopropulseurs disponibles sur le marché, dont :
 - Les véhicules à moteur à combustion interne (MCI)
 - Les véhicules hybrides (VH)
 - Les véhicules hybrides rechargeables (VHR)
 - Les véhicules électriques à batterie (VEB)
 - Les véhicules électriques à pile combustible (VEPC)

Véhicule à moteur à combustion interne (MCI)

- Alimenté par la combustion d'essence, d'éthanol ou de diesel
- A une autonomie d'environ 500 km sur l'autoroute
- Le plein est fait en quelques minutes à n'importe quelle station-service
- Non éco énergétique; seulement 20% de l'énergie créée par la combustion est convertie en énergie mécanique, le reste se dissipe en chaleur
- Émet des GES et d'autres polluants

<i>DISO Packages</i>					
<i>DISO Items</i>	<i>Options Included</i>	<i>Descriptions</i>	Chevrolet	Chevrolet	Hyundai
			Impala	Malibu	Sonata
			<i>Model No.</i>		
18	0D00	Min. features + 4 cyl. Gasoline	1GX69 (1FL)	1ZC69 (1FL)	SO74AF24BB00
19	HEV	Min. features + 4 cyl. Hybrid Electric	-	1ZE69 (1HY)	SH74AF20IX00
20	PHEV	Min. features + 4 cyl. Plug-in Hybrid Electric	-	-	SH74AF20PQ20
21	BEV	Battery Electric			
22	BEVX	Battery Electric - 300km Range Minimum	-	-	

Véhicule hybride (VH)

- Groupe motopropulseur composé d'un MCI et d'un petit moteur électrique avec une batterie en circuit fermé
- Le MCI et la récupération d'énergie au freinage chargent la batterie
- Le moteur électrique assiste principalement le MCI lors des accélérations
- Le mode VE est limité (basse vitesse, lumières de circulation, etc.)
- Ne peut pas être rechargé par branchement
- Plus efficace en ville que sur l'autoroute
- Faible augmentation de coût par rapport à un véhicule à MCI
- Fonctionne comme un véhicule à MCI pour la personne qui conduit

DISO Packages					
DISO Items	Options Included	Descriptions	Chevrolet	Chevrolet	Hyundai
			Impala	Malibu	Sonata
			Model No.		
18	0D00	Min. features + 4 cyl. Gasoline	1GX69 (1FL)	1ZC69 (1FL)	SO74AF24BB00
19	HEV	Min. features + 4 cyl. Hybrid Electric	-	1ZE69 (1HY)	SH74AF20IX00
20	PHEV	Min. features + 4 cyl. Plug-in Hybrid Electric	-	-	SH74AF20PQ20
21	BEV	Battery Electric			
22	BEVX	Battery Electric - 300km Range Minimum	-	-	

Véhicule hybride rechargeable (VHR)

- Similaire à un VH, mais avec les distinctions suivantes :
- Muni d'un moteur électrique et d'une batterie plus puissants afin d'augmenter l'autonomie en mode VE. Autonomie typique de 30 à 80 km
- Les batteries peuvent être chargées à partir d'une borne de niveau 1 ou 2
- Le moteur électrique est la source principale de puissance
- Peut être conduit comme un VH (ou un MCI) lorsque les batteries sont déchargées (sans être rechargé à une borne)
- N'émet aucune émission en mode VE si rechargé adéquatement

DISO Packages					
DISO Items	Options Included	Descriptions	Chevrolet	Chevrolet	Hyundai
			Impala	Malibu	Sonata
			Model No.		
18	0D00	Min. features + 4 cyl. Gasoline	1GX69 (1FL)	1ZC69 (1FL)	SO74AF24BB00
19	HEV	Min. features + 4 cyl. Hybrid Electric	-	1ZE69 (1HY)	SH74AF20IX00
20	PHEV	Min. features + 4 cyl. Plug-in Hybrid Electric	-	-	SH74AF20PQ20
21	BEV	Battery Electric			
22	BEVX	Battery Electric - 300km Range Minimum	-	-	

Véhicule électrique à batterie (VEB)

- Muni exclusivement d'un moteur électrique et de batteries, autonomie de 200 à 500 km
- L'autonomie dépend de la capacité des batteries et des conditions environnementales
- Peut être rechargé à partir d'une borne de niveau 1, 2 ou CC à haute intensité
- N'émet aucun GES ni autre polluant
- Si la batterie est à plat, le véhicule ne fonctionnera pas jusqu'à ce qu'elle soit rechargée
- Le réseau de bornes de rechargement s'améliore, mais n'est pas encore à la hauteur de celui des stations-service
- Le temps de rechargement de la batterie est plus long que celui d'un plein d'essence.

<i>DISO Packages</i>					
<i>DISO Items</i>	<i>Options Included</i>	<i>Descriptions</i>	Chevrolet	Chevrolet	Hyundai
			Impala	Malibu	Sonata
			<i>Model No.</i>		
18	OD00	Min. features + 4 cyl. Gasoline	1GX69 (1FL)	1ZC69 (1FL)	SO74AF24BB00
19	HEV	Min. features + 4 cyl. Hybrid Electric	-	1ZE69 (1HY)	SH74AF20IX00
20	PHEV	Min. features + 4 cyl. Plug-in Hybrid Electric	-	-	SH74AF20PQ20
21	BEV	Battery Electric			
22	BEVX	Battery Electric - 300km Range Minimum	-	-	

Véhicule électrique à pile combustible (VEPC)

- Généralement équipé d'une pile à combustible à hydrogène qui fournit de l'électricité au moteur électrique
- Temps de recharge comparable à un plein d'essence (5 minutes), autonomie d'environ 500 km
- Peut uniquement être rechargé à une station-service distribuant de l'hydrogène
- Le réseau de distribution est pratiquement inexistant, mais des développements sont en cours
- L'eau est la seule émission (impact environnemental plus faible qu'un MCI)
- Lorsque le réservoir d'hydrogène est vide, le véhicule ne fonctionne pas jusqu'à ce que le plein soit fait

DISO Packages								
DISO Items	Options Included	Descriptions	Toyota	Toyota	Toyota	Buick	Chevrolet	Chevrolet
			Corolla	Prius	Prius Prime	Regal	Cruze	Volt
			Model No.					
24	0030	Min. features + 4 cyl. Gasoline	BURLEC	-	-	4GV69 (1SH)	1BR69 (1SB)	-
25	0HEV	Min. features + 4 cyl. Hybrid Electric	-	KBRF1C	-	-	-	-
26	0PHEV	Min. features + 4 cyl. Plug-In Hybrid Electric	-	-	KARK1C	-	-	1RF68 (2LT)
27	BEV	Battery Electric	-	-	-	-	-	-
28	BEVX	Battery Electric - 300km Range Minimum						
NEW	FCEV	Hydrogen Fuel Cell Electric Vehicle	-	-	-	-	-	-

Questions

