



**RETURN BIDS TO:  
RETOURNER LES SOUMISSIONS À:**

Bid Receiving - PWGSC / Réception des  
soumissions - TPSGC  
11 Laurier St. / 11, rue Laurier  
Place du Portage, Phase III  
Core 0B2 / Noyau 0B2  
Gatineau, Québec K1A 0S5  
Bid Fax: (819) 997-9776

**LETTER OF INTEREST  
LETTRE D'INTÉRÊT**

Comments - Commentaires

Vendor/Firm Name and Address  
Raison sociale et adresse du  
fournisseur/de l'entrepreneur

Issuing Office - Bureau de distribution  
Fuel & Construction Products Division  
L'Esplanade Laurier,  
140 O'Connor Street,  
East Tower, 4th floor,  
Ottawa  
Ontario  
K1A 0S5

<b>Title - Sujet</b> DDR Carburant Marin à FIC DDR Carburant Marin à faible intensité de carbone	
<b>Solicitation No. - N° de l'invitation</b> 24062-220076/A	<b>Date</b> 2022-05-02
<b>Client Reference No. - N° de référence du client</b> 24062-220076	<b>GETS Ref. No. - N° de réf. de SEAG</b> PW-\$\$HL-654-81175
<b>File No. - N° de dossier</b> hl654.24062-220076	<b>CCC No./N° CCC - FMS No./N° VME</b>
<b>Solicitation Closes - L'invitation prend fin</b> <b>at - à 02:00 PM</b> Eastern Daylight Saving Time EDT <b>on - le 2022-05-30</b> Heure Avancée de l'Est HAE	
<b>F.O.B. - F.A.B.</b> <b>Plant-Usine:</b> <input type="checkbox"/> <b>Destination:</b> <input type="checkbox"/> <b>Other-Autre:</b> <input type="checkbox"/>	
<b>Address Enquiries to: - Adresser toutes questions à:</b> MacLeod, Bobbi	<b>Buyer Id - Id de l'acheteur</b> hl654
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> (873) 354-1451 ( )	<b>FAX No. - N° de FAX</b> ( ) -
<b>Destination - of Goods, Services, and Construction:</b> <b>Destination - des biens, services et construction:</b> Specified Herein Précisé dans les présentes	

Instructions: See Herein

Instructions: Voir aux présentes

<b>Delivery Required - Livraison exigée</b> See Herein – Voir ci-inclus	<b>Delivery Offered - Livraison proposée</b>
<b>Vendor/Firm Name and Address</b> <b>Raison sociale et adresse du fournisseur/de l'entrepreneur</b>	
<b>Telephone No. - N° de téléphone</b> <b>Facsimile No. - N° de télécopieur</b>	
<b>Name and title of person authorized to sign on behalf of Vendor/Firm</b> <b>(type or print)</b> <b>Nom et titre de la personne autorisée à signer au nom du fournisseur/</b> <b>de l'entrepreneur ( taper ou écrire en caractères d'imprimerie)</b>	
<b>Signature</b>	<b>Date</b>

**Titre : Demande de renseignements sur l'achat de carburants marins contenant une composante d'hydrocarbures synthétiques à faible intensité de carbone pour la flotte maritime du gouvernement du Canada**

**TABLE DES MATIÈRES**

<b>PARTIE 1 – OBJET ET NATURE DE LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS</b> .....	<b>2</b>
1.1 OBJET DE LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS .....	2
1.2 NATURE DE LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS .....	2
<b>PARTIE 2 – INSTRUCTIONS RELATIVES À LA PRÉPARATION DES RÉPONSES ET RENSEIGNEMENTS</b> .....	<b>4</b>
2.1 NATURE ET FORMAT DES RÉPONSES DEMANDÉES .....	4
2.2 COÛTS LIÉS AUX RÉPONSES .....	4
2.3 TRAITEMENT DES RÉPONSES.....	4
2.4 CONTENU DE LA PRÉSENTE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS .....	5
2.5 FORMAT DES RÉPONSES .....	5
2.6 DEMANDES D'INFORMATION .....	6
2.7 DÉPÔT DES RÉPONSES.....	6
2.8 EXIGENCES RELATIVES À LA SÉCURITÉ .....	7
2.9 LANGUES OFFICIELLES .....	7
<b>PARTIE 3 – STRATÉGIE D'APPROVISIONNEMENT</b> .....	<b>8</b>
3.1 STRATÉGIE PROPOSÉE .....	8
3.2 EXIGENCES PRÉLIMINAIRES ET QUESTIONS .....	9
<b>PARTIE 4 – JOURNÉES DE L'INDUSTRIE ET SÉANCES INDIVIDUELLES</b> .....	<b>10</b>
<b>PARTIE 5 – DOCUMENTS CONNEXES</b> .....	<b>11</b>
<b>ANNEXE A – RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX</b> .....	<b>12</b>
<b>ANNEXE B – APPROCHE D'APPROVISIONNEMENT PROPOSÉE, EXIGENCES OBLIGATOIRES ET CRITÈRES D'ÉVALUATION</b> .....	<b>22</b>
<b>ANNEXE C – QUESTIONS TECHNIQUES ET SUR L'APPROVISIONNEMENT</b> .....	<b>45</b>
<b>ANNEXE D – TABLEAU DES GROUPES DE BESOINS</b> .....	<b>50</b>
<b>ANNEXE E – MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS : INSPECTION ET CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES DE L'APPROVISIONNEMENT</b> .....	<b>51</b>
<b>ANNEXE F – MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE : INSPECTION ET CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES DE L'APPROVISIONNEMENT</b> .....	<b>52</b>
<b>ANNEXE G – MODÈLE D'OFFRE FINANCIÈRE, D'ÉVALUATION ET DE PAIEMENT</b> .....	<b>54</b>
<b>ANNEXE H – FORMULAIRE D'INVITATION POUR LES JOURNÉES DE L'INDUSTRIE ET LES SÉANCES INDIVIDUELLES</b> .....	<b>55</b>

## **PARTIE 1 – OBJET ET NATURE DE LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS**

### **1.1 Objet de la demande de renseignements**

Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) lance la présente demande de renseignements (DR) afin d'inciter l'industrie, par le biais de consultations, à déterminer sa capacité et son habileté à fournir du carburant marin, y compris ceux qui contiennent une composante d'hydrocarbures synthétiques à faible intensité de carbone, à l'intention de la flotte de bateaux fédérale du gouvernement du Canada.

Les objectifs de cette DR sont les suivants :

- a. Demander des renseignements détaillés et des commentaires des fournisseurs potentiels.
- b. Déterminer la capacité des fournisseurs potentiels à satisfaire aux exigences.
- c. Permettre aux fournisseurs potentiels d'évaluer et de formuler des commentaires sur la pertinence et la clarté des exigences telles qu'elles sont exprimées.
- d. Permettre aux fournisseurs potentiels d'offrir des suggestions concernant des solutions de rechange possibles qui répondraient aux besoins.
- e. Permettre aux fournisseurs potentiels de formuler des commentaires sur les approches d'approvisionnement proposées.

Les répondants sont priés de fournir des réponses et des commentaires concernant la partie 3 – Stratégie d'approvisionnement préliminaire et la partie 5 – Documents connexes, qui contient des questions pour obtenir des renseignements précis demandés par le Canada. Aux fins de la présente DR, l'auditoire principalement ciblé est les fournisseurs potentiels pour cette exigence, y compris les producteurs et les distributeurs de carburant.

### **1.2 Nature de la demande de renseignements**

Ceci n'est pas une demande de soumissions. La présente DR ne peut pas donner lieu à une invitation à soumissionner et ne donnera lieu à l'adjudication d'aucun contrat. Par conséquent, les fournisseurs de biens ou de services intéressés décrits dans la présente DR ne doivent pas réserver de stocks ou d'installations ni affecter de ressources en fonction des renseignements présentés dans la DR. Elle n'entraînera pas non plus la création d'une liste de fournisseurs. Par conséquent, le fait qu'un fournisseur intéressé réponde ou non à la présente DR ne l'empêchera pas de participer à tout processus d'approvisionnement ultérieur. La présente DR sert simplement à solliciter des renseignements et des commentaires de l'industrie sur les questions qui y sont abordées.

Rien dans la présente DR ne sera interprété comme un engagement de la part de SPAC de lancer une invitation à soumissionner pour cette exigence. SPAC peut utiliser des renseignements non exclusifs fournis dans le cadre de cet examen ou de la préparation de tout document officiel d'invitation à soumissionner.

SPAC ne sera liée d'aucune façon à ce qui est énoncé aux présentes et se réserve le droit de modifier, en tout temps, une partie ou la totalité des besoins, s'il le juge utile. SPAC se réserve le

droit de revoir, au besoin, sa méthode d'acquisition d'après les renseignements reçus en réponse à la présente DR ou pour toute autre raison.

## **PARTIE 2 – INSTRUCTIONS RELATIVES À LA PRÉPARATION DES RÉPONSES ET RENSEIGNEMENTS**

### **2.1 Nature et format des réponses demandées**

Le point de vue actuel du Canada sur ses exigences en matière d'achat de carburant marin fini contenant des composants d'hydrocarbures synthétiques destinés à la flotte de bateaux fédérale est détaillé à l'annexe B. Des renseignements généraux sont fournis à l'annexe A.

Les répondants sont invités à fournir des idées et des commentaires concernant le contenu de tout élément de l'annexe A et de l'annexe B et à répondre aux questions énumérées à l'annexe C – Questions techniques et questions d'approvisionnement. Les répondants devraient expliquer toute hypothèse qu'ils font dans leur interprétation des exigences ou de la stratégie d'approvisionnement proposée.

Les répondants sont invités à faire part de leurs commentaires concernant le contenu de tout élément de la partie 3 et des documents annexés connexes inclus dans la présente DR. Les répondants peuvent commenter directement et retourner une copie électronique de la ou des annexes applicables figurant à la partie 5 – Documents connexes.

Par ailleurs, les répondants peuvent faire des commentaires sur un média et un format différents en faisant une référence appropriée au document et à la section sur laquelle ils ont fait des commentaires. Les répondants devraient expliquer toute hypothèse qu'ils font dans leur interprétation des exigences ou de la stratégie d'approvisionnement proposée.

Les répondants sont invités à fournir le ou les noms de la ou des personnes qui participeront à la préparation des réponses du fournisseur.

### **2.2 Coûts liés aux réponses**

Le Canada ne remboursera aucun frais engagé par les participants pour répondre à cette demande de renseignements.

### **2.3 Traitement des réponses**

#### **2.3.1 Utilisation des réponses**

Les réponses ne seront pas formellement évaluées. Le Canada pourra les utiliser pour élaborer ou modifier ses stratégies d'acquisition ou tous documents préliminaires joints à cette DR. Le Canada examinera toutes les réponses reçues d'ici la date de clôture de la DR. Cependant, s'il le juge opportun, il pourrait examiner les réponses reçues après la date de clôture de la DR.

### **2.3.2 Équipe de l'examen**

Une équipe d'examen composée de représentants de SPAC, du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT), du ministère de la Défense nationale (MDN) et de la Garde côtière canadienne (GCC) examinera les réponses et des représentants participeront à toutes les activités de participation de l'industrie.

Le Canada a passé un contrat avec Torag Energy pour l'aider à formuler des spécifications techniques et ils peuvent participer aux activités d'engagement de l'industrie et à l'évaluation technique, au besoin.

Le Canada se réserve le droit d'engager des consultants indépendants ou de recourir aux services des ressources du gouvernement qu'il juge nécessaires pour examiner les réponses. Les réponses ne seront pas toutes forcément examinées par tous les membres de l'équipe d'examen.

### **2.3.3 Confidentialité**

Les répondants devraient indiquer et marquer toute partie de leur réponse qu'ils jugent confidentielle ou à usage exclusif. Le Canada traitera ces parties de façon confidentielle conformément à la *Loi sur l'accès à l'information* du Canada.

### **2.3.4 Activité de suivi**

SPAC peut, à sa discrétion, communiquer avec tout répondant afin de poser des questions supplémentaires ou d'obtenir des précisions sur un aspect quelconque d'une réponse. SPAC peut accepter de s'entretenir avec les répondants afin de leur donner la possibilité de présenter ou de démontrer leurs capacités en ce qui concerne la DR.

Les présentations des répondants ne sont pas obligées à l'égard de SPAC et les répondants seront responsables de tous les coûts associés à l'invitation de SPAC à faire une présentation.

## **2.4 Contenu de la présente demande de renseignements**

La présente DR contient une ébauche des exigences techniques et des renseignements sur l'approvisionnement. Des commentaires concernant tout aspect de la présente DR sont demandés. La DR contient également des questions précises à l'industrie.

## **2.5 Format des réponses**

### **2.5.1 Instructions pour la préparation des réponses**

SPAC demande aux répondants de soumettre leurs réponses par voie électronique en format MS Office, PDF ou compatible. Les réponses peuvent être fournies par courriel. Les médias, tel que CD, DVD ou clé USB sont acceptables. Les réponses sur papier seront

également acceptées, mais ce n'est pas l'option préférée.

### **2.5.2 Contenu de la réponse**

La première page de chaque document de la réponse doit contenir :

- a) le numéro de la DR;
- b) le nom de l'entreprise que le répondant représente;
- c) le titre, le nom et les coordonnées du répondant;
- d) la date de présentation des documents.

Toutes les pages doivent être identifiées avec le nom de l'entreprise et les numéros de page.

## **2.6 Demandes d'information**

SPAC ne répondra pas nécessairement aux demandes de renseignements par écrit ou en distribuant des réponses à tous les fournisseurs intéressés, car il ne s'agit pas d'un processus de demande de soumissions. Toutefois, les répondants qui ont des questions au sujet de la présente DR peuvent adresser leurs demandes de renseignements à l'autorité contractante citée ci-dessous :

Bobbi MacLeod  
Chef d'équipe en approvisionnements  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Direction générale des approvisionnements  
Direction de l'approvisionnement des produits industriels et des véhicules  
L'Esplanade Laurier, Tour Est, 4e étage  
140, rue O'Connor  
Ottawa, Ontario K1A 0R5  
Téléphone: 873-354-1451  
Courriel: [Bobbi.MacLeod@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Bobbi.MacLeod@tpsgc-pwgsc.gc.ca)

## **2.7 Dépôt des réponses**

### **2.7.1 Moment et endroit où soumettre les réponses**

Les fournisseurs qui souhaitent fournir une réponse doivent la remettre conformément à l'article 2.5 à l'attention de l'autorité contractuelle avant l'heure et la date figurant à la page 1 de la DR à l'adresse indiquée à l'article 2.6 de la partie 2.

### **2.7.2 Responsabilité quant au respect du délai de livraison**

Chaque répondant doit s'assurer que sa réponse est remise à temps à l'adresse électronique ou à l'emplacement appropriés.

## **2.8 Exigences relatives à la sécurité**

Il n'y a pas d'exigence en matière de sécurité pour la présentation d'une réponse à la présente DR. Toute mesure d'approvisionnement prise à l'appui de ce besoin pourrait nécessiter une attestation de sécurité du gouvernement.

Les fournisseurs qui souhaitent être parrainés doivent commencer le processus d'obtention de leur attestation de sécurité en communiquant avec l'autorité contractante.

## **2.9 Langues officielles**

Les réponses à la présente DR peuvent être présentées dans l'une ou l'autre des langues officielles du Canada.

## **2.10 Journée de l'industrie et consultations**

Au cours de cette période de DR, les activités suivantes auront lieu :

- journée de l'industrie;
- séances individuelles, au besoin;
- séances individuelles supplémentaires, le cas échéant.

Le Canada ne remboursera aucun répondant pour les dépenses engagées relativement à la participation à l'une des activités susmentionnées.

Après la période de consultation de l'industrie, le gouvernement du Canada examinera les réponses reçues et mettra à jour les renseignements fournis, le cas échéant. La présente DR sera modifiée avec des documents mis à jour, le cas échéant.

Selon le contenu des réponses additionnelles, le Canada peut participer à d'autres séances de consultation individuelles de l'industrie.

## **PARTIE 3 – STRATÉGIE D'APPROVISIONNEMENT**

### **3.1 Stratégie proposée**

Le gouvernement du Canada a l'intention d'acheter du carburant marin, y compris ceux qui contiennent une composante d'hydrocarbures synthétiques pour la flotte maritime fédérale. Les commentaires reçus dans le cadre de cette DR serviront à éclairer la stratégie d'approvisionnement. Des renseignements de base sont fournis à l'annexe A et des renseignements supplémentaires sur la stratégie d'achat proposée, y compris les exigences obligatoires et les critères d'évaluation, sont fournis à l'annexe B.

Le gouvernement du Canada a l'intention d'émettre une ou plusieurs demandes d'offres à commandes (DOC) dans le cadre d'un processus concurrentiel qui donnera lieu à l'émission d'une ou plusieurs offres à commandes pour certains groupes de besoins énumérés à l'annexe D pour les livraisons de carburant à compter du 1<sup>er</sup> juin 2023. La durée de ces offres à commandes devrait être de deux (2) ans.

Les offres à commandes qui en résulteraient comprendraient des options d'achat de carburant marin conventionnel ainsi que de carburant marin à composante d'hydrocarbures synthétiques et fonctionneraient parallèlement à l'offre à commandes principale et nationale (OCPN) pour le carburant marin (E60HL-210051). Par conséquent, les groupes de besoins inclus dans la nouvelle offre à commandes seraient exclus de l'OCPN pour le carburant marin, afin de s'assurer qu'il n'y a qu'un fournisseur par groupe de besoins.

Comme indiqué à la section 1.2 ci-dessus, rien dans la présente DR ne sera interprété comme un engagement de la part de SPAC de lancer une invitation à soumissionner pour cette exigence. Le mécanisme d'approvisionnement qui en résultera sera fondé sur les renseignements recueillis dans le cadre de cette DR et sur divers facteurs tels que le coût, l'intensité en carbone, la logistique et la disponibilité de carburant sur le marché.

#### **3.1.1 Calendrier approximatif de l'approvisionnement**

<b>Produit livrable</b>	<b>Échéancier</b>
Appel d'offres de la DOC	Été 2022
Émission des offres à commandes	Automne 2022
Durée des offres à commandes	Du 1 <sup>er</sup> juin 2023 au 31 mai 2025

#### **3.1.2 Accords commerciaux**

Sauf indication contraire, cette exigence est assujettie aux dispositions de l'Accord sur les marchés publics de l'Organisation mondiale du commerce (AMP-OMC), des Accords de Partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP), de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne (AECG) et de l'Accord de libre-échange canadien (ALEC).

### **3.2 Exigences préliminaires et questions**

L'annexe A fournit des renseignements généraux et l'annexe B décrit l'approche d'approvisionnement proposée, les exigences obligatoires et les critères d'évaluation. Les répondants à la présente DR sont priés de répondre aux questions énumérées à l'annexe C – Questions techniques et sur l'approvisionnement.

## **PARTIE 4 – JOURNÉES DE L'INDUSTRIE ET SÉANCES INDIVIDUELLES**

Le Canada cherche à faire participer l'industrie à l'occasion d'une Journée de l'industrie et de séances individuelles, au besoin, avec les fournisseurs intéressés dans le cadre de ce processus de DR.

### **4.1 Invitation aux Journées de l'industrie et aux séances individuelles**

Une Journée de l'industrie virtuelle est prévue pour le 18 mai 2022, de 12 h 30 à 15 h 30 heure de l'Est. Les renseignements de connexion seront publiés dans une modification à la présente DR. L'objectif de la Journée de l'industrie est d'examiner la portée de l'exigence énoncée dans la DR et de répondre aux questions. Il est recommandé que les fournisseurs qui ont l'intention de présenter une réponse à la DR participent ou envoient un représentant.

Des séances individuelles sont prévues pour la semaine du 6 juin 2022. L'enregistrement, ainsi que la date, l'heure et les renseignements de connexion seront communiqués par courriel avec l'autorité contractante.

Les fournisseurs sont priés de confirmer leur présence à la Journée de l'industrie et aux sessions individuelles en fournissant, par écrit, à l'autorité contractuelle, les noms des personnes qui y assisteront et leur titre, le formulaire d'invitation détaillé à l'annexe H, ainsi qu'une liste des points dont ils souhaitent discuter au plus tard le 16 mai 2022.

Les offrants qui ne participent pas pourront quand même présenter une réponse à la DR.

#### **4.1.1 Journée de l'industrie**

La Journée de l'industrie est destinée à être un forum. Elle permettra aux représentants du Canada de présenter aux représentants de l'industrie de l'information sur l'approvisionnement en carburant marin, y compris ceux qui contiennent un composant d'hydrocarbure synthétique. Elle permettra également aux représentants de l'industrie de poser des questions et de chercher l'information nécessaire pour bien comprendre les besoins opérationnels du Canada.

Des représentants de SPAC et du SCT dirigeront des présentations et des discussions à l'occasion de la Journée de l'industrie sur les exigences en matière d'approvisionnement et les exigences techniques.

#### **4.1.2 Séances individuelles**

Des séances individuelles auront lieu, au besoin, au cours de la semaine du 6 juin 2022 et permettront aux fournisseurs intéressés de présenter leurs entreprises, leurs solutions, de poser leurs questions et de faire part de leurs préoccupations.

#### **4.1.3 Séances individuelles supplémentaires**

Au besoin, des séances individuelles supplémentaires seront offertes plus tard au cours de la DR afin de permettre aux fournisseurs intéressés d'affiner leurs solutions et de clarifier des renseignements supplémentaires.

La participation aux séances individuelles et aux autres séances individuelles est volontaire et les fournisseurs peuvent assister à une ou aux deux séances. Même si le Canada ne prévoit pas fournir de nouveaux renseignements au cours des séances individuelles, toute nouvelle information discutée sera affichée au moyen d'une mise à jour de la DR sur le site Achats et ventes.

## **PARTIE 5 – DOCUMENTS CONNEXES**

Les documents connexes sont affichés en pièces jointes sur [www.achatsetventes.gc.ca](http://www.achatsetventes.gc.ca) ou en annexe comme ci-dessous.

Annexe A – Renseignements généraux

Annexe B – Approche d'approvisionnement proposée, exigences obligatoires et critères d'évaluation.

Annexe C – Questions techniques et sur l'approvisionnement

Annexe D – Tableau des groupes de besoins (voir fichier en pièce jointe à [www.achatsetventes.gc.ca](http://www.achatsetventes.gc.ca) )

Annexe E – Ministère des Pêches et des Océans : Inspection et conditions supplémentaires de l'approvisionnement

Annexe F – Ministère de la Défense nationale : Inspection et conditions supplémentaires de l'approvisionnement

Annexe G – Modèle d'offre financière, d'évaluation et de paiement (voir fichier en pièce jointe à [www.achatsetventes.gc.ca](http://www.achatsetventes.gc.ca) )

Annexe H – Formulaire d'invitation pour la Journée de l'industrie et les séances individuelles

## **ANNEXE A – RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX**

L'annexe A fournit des renseignements généraux pertinents à la présente DR. Elle se divise en six sections :

- A1 – La Stratégie pour un gouvernement vert et le Programme d'approvisionnement de carburant à faible teneur en carbone
- A2 – Carburant à faible intensité en carbone et hydrocarbures synthétiques
- A3 – Le *Règlement sur les combustibles propres* et d'autres facteurs pour les carburants à faible intensité de carbone
- A4 – Modèles de réservations et de revendications pour le carburant à faible intensité de carbone
- A5 – Utilisation fédérale du carburant marin et Offres à commandes principales nationales

### **A1 – LA STRATÉGIE POUR UN GOUVERNEMENT VERT ET LE PROGRAMME D'APPROVISIONNEMENT DE CARBURANT À FAIBLE TENEUR EN CARBONE**

Le gouvernement du Canada s'est engagé à faire une transition vers des opérations à faible émission de carbone et résilientes aux changements climatiques, tout en réduisant également les incidences environnementales au-delà du carbone. Dirigé par le Centre pour un gouvernement vert (CGV) du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT), le gouvernement du Canada veillera à ce que le Canada soit un chef de file mondial dans les opérations gouvernementales qui sont zéro émissions nettes, résilientes et vertes. Pour de plus amples renseignements sur les engagements du Canada à l'égard de l'écologisation de ses opérations, veuillez consulter la Stratégie pour un gouvernement vert<sup>1</sup>.

Les flottes fédérales d'aéronefs et de bateaux étaient responsables de près de 45 % des émissions opérationnelles de gaz à effet de serre (GES) du gouvernement du Canada au cours de l'exercice 2019-2021. Cela comprend les aéronefs et les navires du ministère de la Défense nationale (MDN), de la Garde côtière canadienne (GCC), de Transports Canada (TC) et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). Des renseignements supplémentaires sur la consommation de carburant et les émissions de la flotte fédérale sont disponibles dans le Portail de données ouvertes de l'Inventaire des émissions de gaz à effet de serre du gouvernement du Canada<sup>2</sup>.

Un élément clé de la stratégie de réduction des émissions du Canada pour les flottes fédérales d'aéronefs et de bateaux est l'achat de carburant de substitution à faible intensité en carbone certifiés. Il s'agit de carburant compatibles avec l'infrastructure de carburant, les systèmes de distribution et les moteurs marins diesel à combustion interne existants. En juin 2020, SPAC a publié une DR sur l'achat de carburant à faible intensité de carbone à partir de matières premières renouvelables (par exemple, biomasse) pour les flottes fédérales d'aéronefs et de bateaux (24062-210076/B)<sup>3</sup>. Les répondants à cette DR ont fait part de leur intérêt, de leur capacité et de leur capacité à fournir ce carburant à la flotte fédérale d'aéronefs et de bateaux du gouvernement du Canada.

Le budget de 2021 a alloué 227,9 millions de dollars en financement sur huit ans (exercices 2023-2024 à 2030-2031) au CGV du SCT afin d'établir un Programme d'approvisionnement de carburant à faible teneur en carbone (PACFTC) pour appuyer l'achat de carburant de substitution à faible intensité en carbone pour les flottes fédérales d'aéronefs et de bateaux. Le PACFTC fournira du financement aux ministères fédéraux de la flotte d'aéronefs et de bateaux afin de compenser la prime de coût pour l'achat de ce carburant. Le PACFTC appuya l'achat de plus de 300 millions de litres de carburant de substitution pur à faible intensité en carbone d'ici la fin de l'exercice 2030-2031.

<sup>1</sup> <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/innovation/ecologiser-gouvernement/strategie.html>

<sup>2</sup> <https://open.canada.ca/data/fr/dataset/6bed41cd-9816-4912-a2b8-b0b224909396>

<sup>3</sup> La DR sur les combustibles à faible intensité en carbone pour les flottes fédérales d'aéronefs et de bateaux (24062-210076/B) est disponible à l'adresse suivante : <https://achatsetventes.gc.ca/donnees-sur-l-approvisionnement/appels-d-offres/PW-HL-675-78874>.

Cette DR et le processus d'approvisionnement proposé ne portent que sur le carburant marin; le gouvernement du Canada lancera un processus distinct au cours de l'exercice 2022-2023 pour traiter du carburant d'aviation.

## **A2 – CARBURANT À FAIBLE INTENSITÉ EN CARBONE ET HYDROCARBURES SYNTHÉTIQUES**

En général, un « carburant à faible intensité en carbone » est un carburant qui libère moins d'émissions de gaz à effet de serre au cours de son cycle de vie que le carburant fossile conventionnel qu'il remplace ou avec lequel il est mélangé. Cette évaluation est effectuée à l'aide de l'intensité en carbone du cycle de vie qui est une mesure de toutes les émissions de gaz à effet de serre rejetées tout au long du cycle de vie d'un carburant, depuis l'extraction des ressources et la transformation des matières premières jusqu'à la production, au transport et à l'utilisation (combustion) de carburant. L'intensité en carbone est exprimée en grammes d'équivalents en dioxyde de carbone par unité d'énergie en mégajoules (gCO<sub>2</sub>e/MJ)<sup>4</sup>.

L'intensité en carbone du cycle de vie d'un carburant varie selon la matière première et les procédés de production et de conversion de la matière première (par exemple, transestérification, hydrotraitement, pyrolyse). Les carburants liquides à faible intensité de carbone peuvent être fabriqués à partir de matières premières non renouvelables (comme le gaz naturel et le charbon) ou de matières premières renouvelables comme les matières premières et les résidus agricoles (par exemple les graisses animales, les huiles végétales, les sucres) et les résidus forestiers.

Les carburants liquides à faible intensité en carbone peuvent être classés en deux catégories, en fonction de leur compatibilité avec les carburants et systèmes conventionnels : les carburants de substitution, comme les hydrocarbures synthétiques, et les carburants autres que de substitution.

- Les carburants de substitution à faible intensité en carbone sont des substituts aux carburants pétroliers conventionnels qui sont chimiquement similaires à leurs homologues pétroliers conventionnels et qui sont complètement interchangeables et compatibles avec les infrastructures de carburant, les systèmes de distribution et les moteurs existants lorsqu'ils sont mélangés avec du carburant conventionnel<sup>5</sup>.

Il s'agit généralement de carburant d'hydrocarbure synthétique qui sont dérivés de sources non pétrolières (par exemple, biomasse) par divers procédés industriels (par exemple, synthèse de Fischer-Tropsch, hydrotraitement).

Les carburants de substitution doivent satisfaire à des exigences telles que : la miscibilité avec le carburant pétrolier, les spécifications de rendement, la bonne capacité de stockage, la transportabilité avec les structures logistiques existantes, la convivialité dans les moteurs existants et la compatibilité avec les systèmes d'injection de carburant déjà en place. Selon l'application, ces carburants peuvent être utilisés sous leur forme pure ou, plus communément, mélangés avec des carburants pétrochimiques conventionnels. Le diesel renouvelable produit par hydrogénation et l'huile végétale hydrotraitée sont des exemples de carburants de substitution à base d'hydrocarbures synthétiques.

Il est à noter que les définitions, les exigences et les utilisations autorisées pour le carburants d'hydrocarbure synthétique varient selon la norme applicable en matière de carburant, comme il est indiqué au tableau A1 ci-dessous.

---

<sup>4</sup> Adapté de la partie I de la *Gazette du Canada*, volume 154, numéro 51 : *Règlement sur les combustibles propres*, publié le 19 décembre 2020. Disponible à l'adresse suivante : <https://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2020/2020-12-19/html/reg2-fra.html>

<sup>5</sup> Définition adaptée du Guide des combustibles de l'aviation durable de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) disponible à l'adresse suivante : [https://www.icao.int/environmental-protection/knowledge-sharing/Docs/Sustainable%20Aviation%20Fuels%20Guide\\_vf.pdf](https://www.icao.int/environmental-protection/knowledge-sharing/Docs/Sustainable%20Aviation%20Fuels%20Guide_vf.pdf)

- Les carburants à faible intensité de carbone autre que de substitution sont des carburants autres que les hydrocarbures qui nécessitent des moteurs, des systèmes d'infrastructure de carburant ou des réseaux de distribution différents ou modifiés pour fonctionner (par exemple, hydrogène, ammoniac, biodiesel, éthanol). Selon l'application, certaines normes permettent l'utilisation de faibles niveaux de carburants autre que de substitution dans les moteurs classiques lorsqu'ils sont mélangés avec des carburants pétrochimiques (par exemple, l'utilisation de 1 à 5 % de biodiesel dans le diesel automobile en vertu de la norme CAN/CGSB-3.520). Toutefois, l'utilisation de mélanges plus élevés de ces carburants nécessite l'adaptation du moteur, du système de carburant ou du réseau de distribution de carburant.

La présente DR ne tient pas compte des carburants à faible intensité de carbone autre que de substitution, en particulier le biodiesel.

Dans le cadre de cette DR, le gouvernement du Canada ne songe qu'à acheter du carburant de substitution base d'hydrocarbure synthétique pour moteurs diesel fabriqués à partir de matières premières renouvelables (par exemple, biomasse). Cela comprend toutes les matières premières pour combustibles renouvelables énumérées dans le *Règlement sur les carburants renouvelables*<sup>6</sup> ainsi que les carburants dérivés de la capture du carbone et de l'électricité renouvelable (par exemple, les électrocombustibles).

Le tableau A1 ci-dessous présente les définitions et les utilisations autorisées d'hydrocarbures synthétiques pour les principales normes de carburant utilisées par la flotte de bateaux fédérale.

- Il est important de souligner que les esters méthyliques d'acides gras (FAME) (communément appelés biodiesel) ne sont pas un carburant d'hydrocarbure synthétique. Le biodiesel est constitué d'esters dérivés d'huiles végétales (par exemple, huile de palme, huile de soja, huile de colza), de graisses animales (par exemple, huile de suif) et de déchets et couverts par les spécifications FAME CAN/CGSB-3 524. Le biodiesel est actuellement utilisé dans le secteur maritime en vertu de diverses normes, comme la norme ISO.8217, qui permet de mélanger jusqu'à 7 % en volume sous les classes DFA, DFZ et DFB du DF (distillat FAME). Toutefois, le contenu de FAME est limité à moins de 0,5 % en volume pour la classe DMA ISO.8217 utilisée par la flotte du gouvernement du Canada. De même, la teneur en FAME est limitée aux limites de contamination en volume de l'AFLP 1385 et CAN/CGSB-3.11 à 0,1 % et aux limites de contamination en volume de CAN/CGSB-3.517 à des concentrations inférieures à 1 %. Pour le carburant diesel contenant 1 % ou plus de biodiesel, voir CAN/CGSB-3.520 et CAN/CGSB-3.522.

---

<sup>6</sup> <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2010-189/index.html>

**Tableau A1 : Définitions et utilisations autorisées d'hydrocarbures synthétiques pour les principales normes de carburant utilisées par la flotte de bateaux fédérale.**

Norme sur les carburants	Définitions clés	Utilisation autorisée d'hydrocarbures synthétiques
<p>Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) AFLP 1385<sup>7</sup> (version 1 ED C, août 2020)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Spécifications pour le mazout marine F-76</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FT – Une réaction chimique catalysée dans laquelle le gaz de synthèse, un mélange de monoxyde de carbone et d'hydrogène, est converti en hydrocarbures liquides de diverses formes</li> <li>DRH – Carburant produit à partir de mono-, di- et triglycérides, d'acides gras libres et d'esters d'acides gras à partir de plantes, d'huiles d'algues ou de graisses animales qui ont été hydrotraitées pour éliminer pratiquement tout l'oxygène.</li> <li>Les isoparaffines synthétisées (farnesane) produites par obtention de farnesène de la fermentation des sucres, et de l'hydrotraitement séquentiel et du fractionnement à la farnesane.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Permet l'utilisation de diesel paraffinique synthétisé dérivé des méthodes Fischer-Tropsch (FT) ou hydrotraitées à base de diesel renouvelable (DRH) à des mélanges allant jusqu'à 50 %</li> <li>Permet l'utilisation d'isoparaffines synthétisées comme carburants de substitution à des mélanges allant jusqu'à 20 %.</li> </ul>
<p>Mazout léger marine (CAN/CGSB-3.11-2022)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Type 11 (max. point d'écoulement, -6 °C);</li> <li>Type 15 (max. point d'écoulement, -18 °C)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Composants d'hydrocarbures synthétiques : diesel paraffinique synthétisé ou isoparaffines synthétisées (farnesane).</li> <li>Isoparaffines synthétisées (farnesane) : produit de la fermentation de sucres dérivés de la biomasse lignocellulosique ou de la canne à sucre (farnesène), de l'hydrotraitement séquentiel et du fractionnement.</li> <li>Diesel paraffinique synthétique : carburant diesel dérivé de la biomasse, du charbon ou du gaz naturel. Dans la présente norme, le terme est utilisé spécifiquement pour désigner le diesel Fischer-Tropsch et le diesel renouvelable hydrotraité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Type 15 : Aucun permis.</li> <li>Type 11 : Diesel paraffinique synthétisé à des mélanges allant jusqu'à 50 % et isoparaffines synthétisées à des mélanges allant jusqu'à 20 %</li> </ul>
<p>Diesel marin : ISO.8217:2017, DMA</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le terme « carburants » est actuellement utilisé pour inclure les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>hydrocarbures provenant du pétrole brut, des sables bitumineux et du schiste;</li> <li>hydrocarbures provenant de sources synthétiques ou renouvelables, similaires à la composition des carburants de mazout léger.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Permet l'utilisation d'hydrocarbures provenant de sources synthétiques ou renouvelables qui sont similaires à la composition des carburants de mazout léger.</li> <li>Permet la consommation de carburants dérivés du co-traitement des matières premières renouvelables avec des hydrocarbures pétroliers conventionnels.</li> </ul>

<sup>7</sup> Les combustibles utilisés dans les navires du MDN doivent être conformes à la norme applicable pour le navire en question et aux spécifications de l'OTAN pour le mazout marine F-76, telle qu'elle est énoncée en vertu de la norme AFLP 1385.

Norme sur les carburants	Définitions clés	Utilisation autorisée d'hydrocarbures synthétiques
Carburant diesel contenant de faibles quantités de biodiesel (B1-B5), type B CAN/CGSB-3.520-2020, à l'exception du point d'éclair minimal de 60 °C	<ul style="list-style-type: none"><li>Hydrocarbures synthétiques : Hydrocarbures dérivés de sources non pétrolières, comme la biomasse, le gaz naturel, le charbon, les graisses et les huiles, par des procédés tels que la gazéification, la réforme, la synthèse Fischer-Tropsch, l'hydrotraitement ou l'hydrocraquage (y compris le co-traitement avec le pétrole).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Les hydrocarbures synthétiques peuvent être présents dans n'importe quelle concentration du carburant diesel dans le carburant conforme à ces normes.</li></ul>
Carburant diesel de type B CAN/CGSB-3.517-2020 sauf point d'éclair minimal de 60 °C		

### A3 – LE RÈGLEMENT SUR LES COMBUSTIBLES PROPRES ET D'AUTRES FACTEURS POUR LES CARBURANTS À FAIBLE INTENSITÉ EN CARBONE

La demande de carburants à faible intensité en carbone est motivée par des réglementations nationales et internationales<sup>8</sup>. À l'échelle nationale, il s'agit notamment des diverses politiques fédérales, provinciales et territoriales en matière de tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre, comme la *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre*<sup>9</sup>, qui imposent un prix sur les émissions de gaz à effet de serre provenant des carburants fossiles comme l'essence et le diesel, ainsi que du *Règlement sur les carburants renouvelables*, qui établit des exigences pour l'utilisation de contenu renouvelable dans l'essence et le diesel. Ces politiques réduisent la différence de coût entre les carburants fossiles conventionnels et les solutions de rechange à faible émission de carbone.

Le *Règlement sur les combustibles propres* (RCP)<sup>10</sup> stimulera également la demande intérieure de carburants à faible intensité en carbone à l'avenir. Le RCP exigera des fournisseurs principaux de carburants fossiles liquides (c'est-à-dire producteurs et importateurs) qu'ils réduisent l'intensité en carbone de leurs carburants fossiles liquides utilisés au Canada à partir des niveaux d'intensité en carbone de 2016. Le règlement proposé pour la *Norme sur les combustibles propres* a été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 19 décembre 2020<sup>11</sup>. Les règlements définitifs devraient être publiés au printemps 2022.

Pour stimuler l'innovation au moindre coût, le RCP établira un marché du crédit. Les parties réglementées (producteurs et importateurs d'essence et de diesel) doivent créer ou acheter des crédits pour se conformer aux exigences de réduction.

- Les producteurs ou les importateurs de carburants liquides à faible intensité en carbone pourront créer et vendre des crédits de conformité en vertu du RCP. Ces crédits représenteront les tonnes d'émissions évitées de CO<sub>2</sub>e libérées pendant le cycle de vie du carburant à faible intensité en carbone par rapport au carburant fossile liquide de base qu'il remplace.

<sup>8</sup> Le *Règlement sur les carburants renouvelables* (DORS/2010-189) est disponible à l'adresse suivante : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2010-189/index.html>

<sup>9</sup> *Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre* (L.C. 2018, ch. 12, art. 186) est disponible à l'adresse suivante : <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/g-11.55/index.html>

<sup>10</sup> Des renseignements sur le *Règlement sur les combustibles propres* sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/gestion-pollution/production-energie/reglement-combustibles/norme-combustibles-propres.html>.

<sup>11</sup> Partie I de la *Gazette du Canada*, volume 154, numéro 51 : *Règlement sur les combustibles propres*, publié le 19 décembre 2020. Disponible à l'adresse suivante : <https://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2020/2020-12-19/html/req2-fra.html>

- Les valeurs d'intensité en carbone des carburants seront déterminées à l'aide du *modèle d'analyse du cycle de vie des combustibles du gouvernement du Canada*, conformément aux spécifications du *Règlement sur les combustibles propres (RCP) pour les calculs d'intensité en carbone du modèle d'ACV pour les combustibles*<sup>12</sup>.

De plus, le gouvernement du Canada appuie le développement du secteur des carburants propres au Canada par une série d'investissements et d'initiatives importants qui complètent le RCP. Ces mesures comprennent l'investissement récent de 1,5 milliard de dollars dans un Fonds pour les carburants propres qui augmentera le soutien à la production nationale de carburants à faible intensité de carbone et à leur adoption<sup>13</sup>.

À l'échelle internationale, la demande de carburants à faible intensité de carbone est motivée par divers facteurs, dont les engagements pris par des associations et des organisations de l'industrie comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Association internationale du transport aérien (AITA) et l'Organisation maritime internationale (OMI) de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. La consommation de carburants à faible intensité en carbone est l'une des mesures identifiées par ces organisations pour réduire les émissions.

#### **A4 – MODÈLES DE RÉSERVATIONS ET DE REVENDICATIONS POUR LES CARBURANTS À FAIBLE INTENSITÉ DE CARBONE**

Les modèles de livres et de revendications permettent aux organisations de séparer l'avantage environnemental d'un bien particulier (par exemple l'électricité renouvelable) du flux physique de ce bien. Ces modèles sont couramment utilisés dans les systèmes énergétiques dotés d'une infrastructure de distribution partagée lorsqu'il n'est pas faisable ou possible de contrôler et de suivre le flux d'unités d'énergie individuelles d'un producteur à un utilisateur final, comme les réseaux électriques, les pipelines de gaz naturel et les réservoirs de stockage de carburant liquide partagés.

Techniquement, un modèle de réservation et de réclamation est défini comme « une chaîne de possession où le flux de documents administratifs ne se rattache pas au flux physique de matières ou de produits dans toute la chaîne d'approvisionnement » (ISO 22095:2020). Les modèles de réservation et revendication « dissocient » des attributs spécifiques (par exemple, les émissions de gaz à effet de serre provenant du cycle de vie) d'un produit physique et les transfèrent séparément par le biais d'un système (ou d'un registre) dédié à l'aide d'un certificat qui représente cet attribut. Ces certificats sont produits (ou réservés) lorsqu'une unité de produit est ajoutée à la chaîne d'approvisionnement (par exemple, un mégawattheure d'électricité renouvelable ajouté au réseau) et réclamés lorsqu'un utilisateur final achète l'unité équivalente de produit à un autre point de cette chaîne d'approvisionnement (par exemple, un mégawattheure d'électricité à partir d'un autre point du réseau).

Bien que les certificats d'électricité renouvelable (CER) soient l'exemple le plus courant d'un modèle de réservation et de réclamation, ces systèmes sont également en cours de développement pour la consommation de carburant d'aviation durable (ou biocarburant d'aviation) par les compagnies aériennes et les aéroports.

---

<sup>12</sup> Le modèle d'analyse du cycle de vie des combustibles du gouvernement du Canada permet aux utilisateurs de calculer l'intensité en carbone du cycle de vie de certains combustibles et sources d'énergie. Il est robuste, transparent et représentatif des modes de production de combustible au Canada. Le *Règlement sur les combustibles propres (RCP)* proposé utilise le modèle d'analyse du cycle de vie des combustibles pour déterminer l'intensité en carbone des combustibles et des sources d'énergie pour la création de crédit. Le modèle est disponible à l'adresse suivante : <https://data-donnees.ec.gc.ca/data/regulatee/climateoutreach/government-of-canadas-fuel-life-cycle-assessment-model/en/?lang=fr>.

<sup>13</sup> Le Fonds pour les combustibles propres est disponible à l'adresse suivante : <https://www.rncan.gc.ca/changements-climatiques/lavenir-vert-canada/fonds-pour-les-combustibles-propres/23738>.

Pour plus d'information sur le processus général de réservation et de réclamation pour les carburants liquides, consultez les lignes directrices de la Table ronde sur les biomatériaux durables<sup>14</sup>.

Dans le cadre de la présente DR, le gouvernement du Canada envisage l'utilisation d'un modèle de réservation et de réclamation pour l'achat de carburant d'hydrocarbure synthétique dans les endroits où l'infrastructure de mélange, d'entreposage ou de distribution de ce carburant n'existe pas au point de ravitaillement ou a un coût prohibitif ou est compliquée à mettre en œuvre. Dans ce scénario :

1. Le gouvernement du Canada accepterait d'acheter (ou de réclamer) les caractéristiques environnementales (émissions réduites au cours du cycle de vie) d'un volume déterminé de carburant d'hydrocarbure synthétique pur à un prix ferme (en \$ le litre), en fonction de l'intensité en carbone du carburant. L'offrant accepterait de ne pas vendre les attributs environnementaux à un autre client.
2. L'offrant serait tenu d'approvisionner le carburant d'hydrocarbure synthétique pur et de l'ajouter au point le plus proche possible de la chaîne d'approvisionnement en carburant marin à partir de laquelle le gouvernement achète du carburant. Le carburant devrait être mélangé et testé conformément aux normes applicables en matière de carburant.
3. Lorsque le carburant d'hydrocarbure synthétique pur est ajouté au système, il est inscrit (ou réservé) dans un journal comptable convenu qui suit les entrées de l'offrant et les réclamations du client.
4. Le gouvernement du Canada demanderait alors la réduction des émissions provenant du carburant d'hydrocarbure synthétique au moyen de deux transactions distinctes.
  - a. D'abord, ils achèteraient le volume de carburant conventionnel désiré auprès de l'offrant.
  - b. Deuxièmement, ils réclameraient les attributs environnementaux d'un volume équivalent de carburant d'hydrocarbure synthétique provenant du système de réservation et de réclamations en payant le prix unitaire ferme convenu. Une fois réclamé, ce volume serait alors retiré du système comptable.

Le système de réservation et de réclamation pourrait être géré par l'offrant, le gouvernement du Canada ou un tiers. Pour cette DR, il est proposé que l'offrant gère le système de réservation et de réclamation. Il s'agirait d'un ensemble convenu de formulaires, d'exigences de signature et de documents justificatifs et de certifications. Le système comptable serait assujéti aux exigences du gouvernement du Canada en matière de vérification et d'audit afin d'assurer la transparence et la traçabilité complète et afin qu'il n'y ait aucun risque de double comptage.

## **A5 – UTILISATION FÉDÉRALE DU CARBURANT MARIN ET OFFRES À COMMANDES PRINCIPALES NATIONALES**

Le gouvernement du Canada exploite une flotte diversifiée de navires qui ont consommé environ 124 millions de litres de carburant en 2018-2019 et généré près de 278 kilotonnes d'émissions de CO<sub>2</sub>e. Le tableau A2 ci-dessous présente une ventilation approximative de l'utilisation annuelle de carburant par type de carburant, d'après l'utilisation fédérale de carburant de 2018-2019 rapportée dans le cadre de la Stratégie pour un gouvernement vert.

---

<sup>14</sup> Voir <https://rsb.org/book-claim/> (en anglais seulement) pour plus de renseignements.

**Tableau A2 : Utilisation fédérale du carburant marin en 2018-2019**

	Utilisation totale approximative de carburant marin par type en 2018-2019*	
	Total (millions de litres)*	Pourcentage
Carburant diesel (type A et type B), CAN/CGSB-3.517-2020 ou CAN/CGSB-3.520-2020	13	10 %
Diesel marin – ISO.8217:2017, DMA	15	13 %
Mazout léger marine CAN/CGSB-3.11-2022**	96	77 %

\* Comprend le carburant acheté au pays et à l'étranger. Les données sur la consommation de carburant pour 2019-2021 ne sont pas incluses en raison de l'utilisation irrégulière de carburant pendant la COVID-19.

\*\* Les carburants utilisés dans les navires du MDN doivent être conformes à la norme applicable pour le navire en question et à la spécification de l'OTAN pour les carburants F-76 pour le mazout marine, tel qu'elle est énoncée en vertu de la norme AFLP 1385. Dans le cadre de cette DR, le MDN n'achètera que du carburant conforme aux normes CAN/CGSB-3.11 et AFLP 1385.

À l'heure actuelle, le gouvernement du Canada achète la plupart de ses carburants pour utilisation maritime dans le cadre de l'Offre à commandes principale et nationale (OCPN) pour le carburant marin (E60HL-210051)<sup>15</sup>. L'OCPN fournit du carburant marin au fur et à mesure aux divers ministères fédéraux et sociétés d'État à divers endroits au Canada. Ces OCPN sont renouvelés tous les deux ans; l'OCPN en vigueur couvre la période allant du 1<sup>er</sup> juin 2021 au 31 mai 2023 inclusivement.

Le tableau A3 ci-dessous résume la terminologie et les caractéristiques clés du processus d'approvisionnement de l'OCPN et des offres à commandes subséquentes.

**Tableau A3 : Vue d'ensemble de l'OCPN actuel pour le carburant marin (E60HL-210051)**

Élément	Description
Groupes de besoins	Des offres à commandes distinctes sont établies pour chaque exigence consolidée qui comprend une ou plusieurs exigences individuelles : <ul style="list-style-type: none"> <li>Exigence individuelle : Sont identifiés pour chaque type de produit (par exemple, le mazout léger marine), le mode de livraison (par exemple, la camion-citerne) et l'adresse de livraison (par exemple, le ministère de la Défense nationale, Dartmouth [comté de Halifax], N.-É.) dans une zone géographique (par exemple, le NS221).</li> <li>Groupe de besoins : Lorsqu'il y a plus d'une exigence individuelle pour un type de produit avec le même mode de livraison dans une zone (zone géographique), la quantité de chaque exigence individuelle a été combinée en un groupe de besoins. Dans de tels cas, les offrants doivent présenter un prix unitaire individuel pour chaque groupe de besoins pour laquelle ils souhaitent faire concurrence.</li> </ul>
Quantités estimées	Les quantités estimées de carburant nécessaires pour deux ans sont fournies pour chaque besoin individuel.

<sup>15</sup> La DOC pour les combustibles marins (E60HL-210051/A) est disponible à l'adresse suivante : <https://achatsetventes.gc.ca/donnees-sur-l-approvisionnement/appels-d-offres/PW-HL-654-79761>.

Élément	Description
Types de produits	<p>Les trois principaux types de carburant maritime achetés dans le cadre de l'OCPN actuel sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mazout léger marine : CAN/CGSB-3.11-2022* Type 11 (max. point d'écoulement, -6 °C) et Type 15 (max. point d'écoulement, -18 °C)</li> <li>• Diesel marin : ISO.8217:2017, DMA</li> <li>• Carburant diesel (CAN/CGSB-3.520-2020 ou CAN/CGSB-3.517-2020 sauf point d'éclair minimal de 60 °C)</li> </ul> <p><i>* Cette norme a été mise à jour en février 2022. La version précédente était CGSB-3.11-2017.</i></p>
Méthodes de livraison	<p>Les méthodes de livraison sont i) Wagon-citerne, ii) Pipeline iii) Barge et iv) À l'intérieur d'un navire.</p>
Prix unitaire ferme	<p>Les offrants soumettent un prix unitaire ferme, sous réserve d'un rajustement, pour chaque groupe de besoins pour laquelle ils souhaitent faire concurrence.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les frais de livraison applicables, les droits de douane canadiens et les Incoterms 2000 « rendu droits acquittés » doivent être inclus dans les prix unitaires fermes.</li> <li>• Les taxes applicables sont exclues.</li> <li>• Le besoin ne prévoit aucune protection contre la fluctuation du taux de change.</li> </ul> <p>Les offres sont fondées sur le prix indicatif de référence au moment de la soumission pour le Centre désigné (par exemple, Vancouver) pour ce groupe de besoins.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le prix indicatif de référence est basé sur le prix de gros de « Kalibrate Group Ltd » (<a href="https://charting.kalibrate.com">https://charting.kalibrate.com</a>) (Kalibrate) par le prix affiché au dépôt pour le carburant diesel à très faible teneur en soufre (ULS), comme indiqué à l'annexe B – Base de paiement dans l'OCPN pour le carburant marin.</li> </ul>
Critères de sélection	<p>Une offre doit respecter les exigences et satisfaire à tous les critères d'évaluation techniques et financiers obligatoires pour être déclarée recevable. L'offre recevable affichant le prix évalué le plus bas par groupe de besoins sera recommandée pour l'émission d'une offre à commandes Plus d'une offre à commandes peut être émise pour la DOC, mais chaque groupe de besoins ne sera émise qu'à un seul fournisseur.</p>
Base de paiement	<p>Le base de paiement est le prix unitaire ferme qui fait l'objet d'un ajustement hebdomadaire à la hausse ou à la baisse en utilisant le prix indicatif de référence qui entre en vigueur le jour de la livraison, comme indiqué à l'annexe B – Base de paiement dans l'OCPN pour le carburant marin.</p>

Élément	Description
Procédure de passation de commande	<p>Les commandes subséquentes doivent être effectuées par les représentants autorisés des utilisateurs identifiés dans le cadre de l'Offre à commandes aux prix et conformément aux conditions précisées dans l'Offre à commandes.</p> <p>Les heures de ravitaillement et la quantité et le type de carburant requis seront communiqués à l'entrepreneur par courriel, par téléphone ou par télécopieur à une période raisonnable avant l'heure prévue d'arrivée du navire. La commande doit être confirmée par écrit, soit sur le formulaire PWGSC-TPSGC 942 ou sur un autre document approprié.</p> <p>Certaines zones et certains groupes de besoins comportent des conditions supplémentaires pour un préavis et la disponibilité (par exemple, la livraison est obligatoire 24 heures sur 24, sept jours sur sept, y compris les jours fériés); le délai maximal est de quatre heures; quantité minimale disponible; etc.).</p>

## **ANNEXE B – APPROCHE D'APPROVISIONNEMENT PROPOSÉE. EXIGENCES OBLIGATOIRES ET CRITÈRES D'ÉVALUATION**

Le gouvernement du Canada sollicite les commentaires de l'industrie sur leur capacité et leur habileté à approvisionner du carburant marin, y compris ceux qui contiennent une composante d'hydrocarbures synthétiques, qui seront utilisés par la flotte de bateaux fédérale. Les commentaires reçus dans le cadre de cette DR serviront à éclairer la stratégie d'approvisionnement finale et les documents de demandes d'appels d'offre.

L'annexe B est composée des sections suivantes :

- B1 – Aperçu de l'approche d'approvisionnement proposée
- B2 – Exigences techniques proposées et procédures d'évaluation
- B3 – Approche proposée pour les volets
- B4 – Offre financière proposée, évaluation et base de paiement
- B5 – Exigences en matière de suivi et d'établissement de rapports
- B6 – Attestations et renseignements supplémentaires

Les répondants devraient expliquer et démontrer comment ils proposent de satisfaire aux exigences et de fournir des commentaires sur l'approvisionnement fédéral en répondant aux questions énumérées à l'annexe C.

### **B1 – APERÇU DE L'APPROCHE D'APPROVISIONNEMENT PROPOSÉE**

Le gouvernement du Canada a l'intention d'émettre une ou plusieurs demandes d'offres à commandes (DOC) pour l'achat de carburant diesel marin contenant des composants d'hydrocarbures synthétiques fabriqués à partir de matières premières renouvelables pour livraison à certains endroits. L'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre du cycle de vie des activités de la flotte de bateaux fédérale.

Cette DOC utiliserait un processus concurrentiel qui serait inspiré de l'offre à commandes principale et nationale (OCPN) actuelle pour le carburant marin (E60HL-210051) (« OCPN pour le carburant marin »); un aperçu du processus actuel de l'OCPN pour le carburant marin est fourni à la section A5 ci-dessus.

La nouvelle DOC proposée :

- Serait émise à l'été 2022 avec des offres à commandes émises à l'automne 2022. La DOC serait affichée sur le Système électronique d'appels d'offres du gouvernement, Achats et ventes, pour un minimum de 40 jours civils.
- Couvrirait une période de deux (2) ans pour les livraisons de carburant commençant le 1<sup>er</sup> juin 2023 et se terminant le 31 mai 2025. Il s'agit de la même période que le prochain processus de l'OCPN.
- Couvrirait un sous-ensemble de zones et de groupes de besoins dans l'OCPN actuel pour le carburant marin. Comme décrit à la section A5 ci-dessus, les exigences dans chaque zone sont organisées par type de produit, mode de livraison et adresse de livraison. Lorsqu'il y a plus d'une exigence individuelle pour un type de produit donné avec le même mode de livraison dans une zone, la quantité de chaque exigence individuelle sera regroupée en une seule exigence. Les groupes de besoins retenus qui sont pris en considération sont énumérés à l'annexe D et se situent dans les zones suivantes :
  - PQ351 – Québec (Québec);
  - NS221 – Dartmouth/Halifax (Nouvelle-Écosse);
  - NL001 – St. John's (Terre-Neuve-Labrador);
  - BC251 – Esquimalt/Victoria (Colombie-Britannique);
  - BC442 – Port Hardy (Colombie-Britannique).
- Il en résultera une offre à commandes distincte pour chaque groupe de besoins qui fonctionnerait

parallèlement à la prochaine itération de l'OCPN pour le carburant marin. Les offres à commandes qui en résulteraient comprendraient des options d'achat de carburant marin classique ainsi que de carburant marin à composante d'hydrocarbures synthétiques et fonctionneraient parallèlement à l'offre à commandes principale et nationale (OCPN) pour le carburant marin (E60HL-210051). Par conséquent, les groupes de besoins inclus dans la nouvelle offre à commandes seraient exclus de l'OCPN pour le carburant marin, afin de s'assurer qu'il n'y a qu'un fournisseur par groupe de besoins.

Ces nouvelles offres à commandes devront répondre aux besoins du gouvernement du Canada en ce qui concerne le carburant marin conventionnel (diesel) et les carburants qui comprennent une composante d'hydrocarbures synthétiques provenant de sources renouvelables. Par conséquent, l'approche proposée consiste à identifier jusqu'à trois options d'approvisionnement distinctes (ou volets) pour chaque groupe de besoins, chacune avec ses propres modalités, conditions et procédures de commande subséquente. Le tableau B1 ci-dessous résume les trois volets proposés.

**Tableau B1 : Aperçu des volets 1, 2 et 3**

Volet	Description
1. Livraison du carburant conventionnel fini (carburant conventionnel)	La livraison de carburant conventionnel suivant les mêmes conditions et procédures que les OCPN existants.
2. Livraison du carburant mélangé fini (carburant mélangé)	Ce serait pour la livraison d'un mélange de 40:60 par volume de carburant d'hydrocarbures synthétiques et de carburant diesel conventionnel <sup>16</sup> . Le gouvernement reconnaît qu'il faudra sans doute plus de temps pour que les fournisseurs fournissent du carburant fini mélangé. Par conséquent, un ensemble de procédures de commandes subséquentes plus souple est proposé, qui permettent un préavis supplémentaire.
3. Revendication des caractéristiques environnementales des carburants d'hydrocarbures synthétiques (réservation et réclamation)	En vertu de cette option, le gouvernement du Canada paierait un prix ferme pour revendiquer les attributs environnementaux d'un volume précis de carburant d'hydrocarbure synthétique par l'entremise d'un système comptable de réservation et de réclamation. Pour pouvoir réclamer du carburant en vertu du volet 3, le gouvernement du Canada devrait d'abord prendre livraison d'un volume équivalent de carburant conventionnel en vertu du volet 1.

## **B2 – EXIGENCES TECHNIQUES PROPOSÉES ET PROCÉDURES D'ÉVALUATION**

Dans leur offre technique, les offrants devront expliquer et démontrer comment ils se proposent de satisfaire aux exigences et comment ils réaliseront le travail pour chacun des groupes de besoins pour lesquelles ils présentent une offre. Les groupes de besoins pour les produits retenus sont énumérés à l'annexe D, y compris les produits également acceptables.

### **B2.1 – EXIGENCES TECHNIQUES**

<sup>16</sup> Il est à noter que CAN/CGSB-3.11 a une limite de mélange de 20 % sur les composants d'hydrocarbures synthétiques à partir d'isoparaffines synthétisées (farnesane).

Les produits finis de carburant qui sont fournis à la flotte de bateaux fédérale doivent :

- Se conformer à la dernière édition des normes ISO et de la norme de l'Office des normes générales du Canada applicables, tel qu'il est stipulé dans la description du produit relative à chaque exigence, comme indiqué à l'annexe D.
- Respecter toutes les conditions d'inspection et les conditions supplémentaires établies par le MPO-GCC et le MDN, telles qu'elles sont détaillées aux annexes E et F.

Tout composant d'hydrocarbures synthétiques dans ces produits finis doit satisfaire aux exigences suivantes pour chaque type de produit :

- Se conformer aux exigences pertinentes du dernier numéro de CGSB et des normes ISO applicables, comme stipulé dans la description du produit relative à chaque exigence, figurant à l'annexe D. Comme il est indiqué à la section A3 ci-dessus, chaque norme sur le carburant a ses propres définitions et restrictions sur la consommation de carburants d'hydrocarbures synthétiques. Certaines normes relatives au carburant limitent les matières premières, les procédés de production ou les volumes de mélange. Pour le MDN, le carburant d'hydrocarbures synthétiques doit également satisfaire aux exigences de la section 4A ou 4B de la norme AFLP 1385 de l'OTAN pour l'essai du carburant d'hydrocarbure synthétique pur avant le mélange, comme indiqué à l'annexe F.
- Être fabriqué à partir de matières premières renouvelables. Cela comprend toutes les matières premières pour combustibles renouvelables énumérées dans le *Règlement sur les carburants renouvelables*<sup>17</sup> ainsi que les combustibles dérivés de la capture du carbone et de l'électricité renouvelable (par exemple, les électrocombustibles).
- Avoir une intensité en carbone égale ou inférieure à 37 gCO<sub>2e</sub>/MJ. Il s'agit d'une réduction d'au moins 60 % par rapport à la valeur de référence de l'intensité en carbone du *Règlement sur les combustibles propres* pour le carburant diesel (96 gCO<sub>2e</sub>/MJ). Veuillez noter que :
  - La valeur de l'intensité en carbone doit être calculée à l'aide du *modèle d'analyse du cycle de vie des combustibles du gouvernement du Canada*, conformément aux spécifications du *Règlement sur les combustibles propres (RCP) pour les calculs de l'intensité en carbone du modèle d'ACV des combustibles*<sup>18</sup>.
  - Les calculs de l'intensité en carbone doivent inclure les émissions associées au transport, au mélange et à la livraison du carburant à chaque exigence consolidée. Pour les groupes de besoins comportant plus d'une adresse de livraison, l'offrant doit utiliser l'adresse qui a le plus grand volume de besoins en carburant estimé.

Pour démontrer la conformité aux exigences ci-dessus pour les composants d'hydrocarbures synthétiques, l'offrant doit :

- Démontrer que le calcul de l'intensité en carbone fourni au moment de l'offre a été examiné par un expert en évaluation du cycle de vie conformément aux normes ISO 14044 et 14071. Toute modification des valeurs par défaut doit être indiquée et expliquée.
  - Il est à noter qu'au moment de la livraison, l'offrant doit fournir une valeur d'intensité en carbone mise à jour pour le carburant livré, qui est basée sur la valeur d'intensité en carbone approuvée pour ce carburant en vertu du *Règlement sur les combustibles propres*.
- Démontrer au moment de l'offre qu'ils ont un accès sécurisé à une source appropriée de carburant d'hydrocarbure synthétique qui i) utilise un procédé de production qui est autorisé en vertu des

<sup>17</sup> <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2010-189/index.html>

<sup>18</sup> Le modèle d'analyse du cycle de vie des combustibles du gouvernement du Canada permet aux utilisateurs de calculer l'intensité en carbone du cycle de vie de certains combustibles et sources d'énergie. Il est robuste, transparent et représentatif des modes de production de combustible au Canada. Le *Règlement sur les combustibles propres* (RCP) proposé utilise le modèle d'analyse du cycle de vie des combustibles pour déterminer l'intensité en carbone des combustibles et des sources d'énergie pour la création de crédit. Le modèle est disponible à l'adresse suivante : <https://data-donnees.ec.gc.ca/data/regulatee/climateoutreach/government-of-canadas-fuel-life-cycle-assessment-model/en/?lang=fr>.

normes de CGSB et ISO applicables pour le type de produit, et ii) sont produits à partir de matières premières renouvelables telles que définies ci-dessus. Les données appropriées pourraient comprendre, par exemple, une lettre d'intention du producteur de carburant.

- Pour le volet 3 seulement, fournir un diagramme ou une carte de haut niveau indiquant où le carburant d'hydrocarbures synthétique fourni sera ajouté à la chaîne d'approvisionnement en carburant marin. L'offrant doit démontrer que :
  - Le carburant sera ajouté à la même chaîne d'approvisionnement qui sert à fournir du carburant maritime conventionnel au gouvernement du Canada en vertu du volet 1.
  - Le carburant sera ajouté dans la même province que le groupe de besoins et à un point aussi près que possible de l'adresse de livraison dans cette exigence, avec le plus grand volume estimé de carburant requis.

### **Critères techniques obligatoires**

Les facteurs suivants seront pris en considération dans l'évaluation de chaque offre :

- Les offrants doivent fournir le produit demandé ou un produit tout aussi acceptable à chaque groupe de besoins pour lequel ils fournissent un prix :
- Les offrants qui présentent une offre pour un groupe de besoins doivent accepter de fournir toutes les adresses de livraison et tous les volets identifiés en vertu du groupe de besoins.
- Lorsque des produits de remplacement ou des produits tout aussi acceptables sont offerts, l'offrant doit indiquer clairement le produit de remplacement offert pour chaque groupe de besoins applicable.

Les offres ne satisfaisant pas aux critères techniques obligatoires seront déclarées non conformes.

### **B3 – APPROCHE PROPOSÉE POUR LES VOLETS**

Comme nous l'avons indiqué plus haut, l'approche proposée consiste à déterminer jusqu'à trois volets distincts pour chaque groupe de besoins, chacune ayant son propre prix unitaire ferme et sa propre procédure de passation de commande subséquente.

Chaque groupe de besoins inclurait le volet 1 (carburant conventionnel). Ensuite, selon les conditions du marché dans leur zone, chaque groupe de besoins peut comprendre le volet 2 (carburant mélangé) et le volet 3 (réservation et réclamation).

Une seule offre à commandes englobant tous les lieux de livraison et les volets applicables serait accordée pour chaque groupe de besoins. Une offre qui dépend de la fourniture d'une partie seulement des lieux de livraison ou des volets dans un des groupes de besoins se traduira par une offre déclarée non recevable. Toute autre offre conditionnelle sera déclarée non recevable.

Des détails supplémentaires sur l'approche et les procédures de passation de commandes subséquentes pour chaque volet sont fournis ci-dessous.

#### **B3.1 – VOLET 1 : CARBURANT CONVENTIONNEL**

L'approche et les procédures d'appel en vertu de l'OCPN en vigueur pour le carburant marin<sup>19</sup> continueraient de s'appliquer à l'achat du carburant conventionnel fini dans le cadre du volet 1.

Les heures de ravitaillement et la quantité, le type de carburant requis et la quantité d'avis préalable varient selon l'ensemble de besoins et devraient satisfaire à toutes les conditions d'inspection et d'approvisionnement

---

<sup>19</sup> La DOC pour les combustibles marins (E60HL-210051/A) est disponible à l'adresse suivante : <https://achatsetventes.gc.ca/donnees-sur-l-approvisionnement/appels-d-offres/PW-HL-654-79761>.

supplémentaires établies par le MPO-GCC et le MDN, tel qu'elles sont détaillées aux annexes E et F.

### **B3.2 – VOLET 2 : CARBURANT MÉLANGÉ**

En vertu de ce volet, les offrants fourniraient un carburant fini qui satisfait à la norme applicable en matière de carburant et qui comprend un mélange de 40:60 par volume de carburant d'hydrocarbures synthétiques et de diesel conventionnel.

Le carburant fini devra satisfaire à toutes les conditions d'inspection et d'approvisionnement supplémentaires établies par le MPO-GCC et le MDN, telles qu'elles sont décrites aux annexes E et F.

Le gouvernement reconnaît que la fourniture de ces carburants mélangés peut nécessiter un préavis supplémentaire et des modifications au processus de mélange, d'entreposage et de livraison de l'offrant. Par conséquent, on propose une approche pour la passation de commande subséquente plus souple qui comporte les éléments suivants :

- Pour chaque groupe de besoins, la DOC déterminera le volume total estimatif des commandes sur la période de deux ans ainsi qu'un volume minimal par commande subséquente.
- Le processus de passation de commande subséquente comprendra plusieurs étapes pour fournir à l'offrant un délai suffisant pour l'approvisionnement, le mélange et la livraison du carburant fini. Des échéanciers minimaux sont proposés pour chaque étape ci-dessous.
- Les offrants doivent présenter un prix de majoration du carburant mélangé à l'unité ferme en fonction du volume minimal qui représente les coûts associés à la livraison du carburant fini mélangé qui s'ajoutent au prix du carburant conventionnel à l'unité ferme soumis en vertu du volet 1. Le prix de la majoration du carburant mélangé sera basé sur l'intensité en carbone du carburant d'hydrocarbures synthétiques dans l'offre. Les offrants recevront le prix unitaire ferme du carburant conventionnel plus la majoration du prix du carburant mélangé, rajusté en fonction de l'intensité en carbone du carburant synthétique effectivement livré. Voir la section B4 pour plus de détails.
- Comme pour le volet 1, le paiement sera effectué à la livraison du produit.

Les procédures de passation de commande subséquente proposées pour le volet 2 :

#### **1. Déterminer les paramètres de la commande subséquente.**

- L'utilisateur final informera l'offrant qu'il souhaite lancer une commande subséquente et lui fournira le volume estimatif de carburant mélangé et le délai de livraison.
- L'offrant aurait jusqu'à deux (2) semaines pour répondre à l'utilisateur final et confirmer i) la source de carburant d'hydrocarbures synthétiques et l'intensité en carbone, et ii) les délais de livraison du produit.

#### **2. Passer la commande subséquente**

- Après avoir reçu l'information demandée de l'offrant, l'utilisateur final aura jusqu'à un (1) mois pour émettre la commande subséquente avec le volume (L) de carburant mélangé requis et le délai.
- Au moment de la commande subséquente, les utilisateurs finaux doivent fournir un préavis d'au moins deux (2) mois avec une période de livraison d'un (1) mois maximum. Les offrants devraient avoir le carburant disponible pour la livraison à tout moment pendant cette période d'un (1) mois.
- L'utilisateur final confirmera alors la date de livraison et le volume de carburant requis au moins sept (7) jours avant la livraison du produit. Il est à noter que, dans certains cas, les utilisateurs finaux peuvent avoir besoin d'un volume de carburant plus élevé que celui indiqué dans la commande subséquente. Dans cette situation, l'offrant fournirait du carburant conventionnel selon les conditions du volet 1 pour compenser toute différence.
- Les délais ci-dessus peuvent être modifiés d'un commun accord entre l'utilisateur final et l'offrant.

### 3. Recevoir le carburant

- L'offrant peut facturer l'utilisateur final à la livraison du produit et fournir les pièces justificatives décrites à la section B5 ci-dessous.

#### B3.3 – VOLET 3 : RÉSERVATION ET RÉCLAMATION

Les modèles de livres et de revendications permettent aux organisations de séparer l'avantage environnemental d'un bien particulier (par exemple l'électricité renouvelable) du flux physique de ce bien. Une définition et un aperçu des systèmes de réservation et de réclamation sont fournis dans la section A5 ci-dessus.

En vertu de cette option, le gouvernement du Canada achèterait (réclamerait) les attributs environnementaux (par exemple, réduction des émissions pendant le cycle de vie) d'un volume déterminé de carburant d'hydrocarbures synthétique pur sans prendre la livraison physique de ce carburant. Dans ce système :

1. Pour chaque groupe de besoins :
  - La DOC déterminera le volume total estimatif des demandes de réclamations de carburant en vertu du volet 3 pour la période de deux ans ainsi qu'un volume minimal par commande subséquente. L'intention serait d'émettre deux à trois commandes subséquentes pour des volumes relativement importants de carburant au cours de l'offre à commandes de deux ans.
  - Les offrants doivent soumettre une unité ferme de prix de réservation et de réclamation en dollars par litre (en \$/L) qui représente le coût de la réclamation des attributs environnementaux du carburant d'hydrocarbures synthétiques dans le cadre de ce volet. Ce prix est lié à la valeur d'intensité en carbone fournie par l'offrant pour le carburant d'hydrocarbures synthétiques (voir la section B4 ci-dessous).
2. L'offrant accepterait de :
  - Acheter un volume déterminé de carburant d'hydrocarbures synthétiques et le mélanger dans la chaîne d'approvisionnement en carburant marin qui fournit au gouvernement du Canada du carburant conventionnel de ce type de produit (par exemple, mazout marine) en vertu du volet 1. L'offrant mélangerait le carburant conformément à la norme de carburant appropriée.
  - Ajouter le carburant d'hydrocarbures synthétiques à un point de la chaîne d'approvisionnement qui est i) dans la même province que le groupe de besoins et ii) le plus près possible de l'adresse de livraison avec le plus grand volume estimé de carburant requis. L'offrant devrait fournir ces renseignements dans le cadre de son offre technique pour la DOC. (Voir la section B2 ci-dessus.)
  - Ne pas vendre ou fournir les attributs environnementaux associés au carburant d'hydrocarbures synthétiques à d'autres utilisateurs finaux de carburant dans cette chaîne d'approvisionnement. Ces utilisateurs finaux ne seraient en mesure de réclamer et de rendre compte que des émissions associées à l'utilisation du carburant marin conventionnel dans ce système. Il est à noter que cela n'empêche pas l'offrant de demander ou d'utiliser des hydrocarbures synthétiques aux fins de conformité à la réglementation, comme la production de crédits en vertu du *Règlement sur les combustibles propres* du gouvernement fédéral.
  - Gérer et mettre en œuvre le système de réservation et de réclamation spécifié par le gouvernement du Canada (voir la section B5.3 ci-dessous). Dans ce système, l'offrant :
    - Suivrait et indiquerait quand le carburant d'hydrocarbures synthétiques est ajouté à leur chaîne d'approvisionnement et fournir des renseignements sur la source, l'intensité en carbone et la chaîne de contrôle du carburant. Une fois le carburant ajouté, il est entré (ou réservé) dans le système comptable.
    - Suivrait et indiquerait les achats de carburant conventionnel effectués dans le cadre du volet 1, et émettraient des factures trimestrielles au gouvernement du Canada

afin de réclamer les attributs environnementaux d'un volume équivalent de carburant d'hydrocarbures synthétiques. Le volume de carburant demandé serait retiré du volume de carburant réservé dans le système.

3. Le gouvernement du Canada :

- Achèterait et prendrait livraison d'un volume déterminé de carburant conventionnel en vertu du volet 1 et achèterait (revendiquerait) les attributs environnementaux d'un volume équivalent de carburant d'hydrocarbures synthétiques en vertu du volet 3 en payant le prix unitaire ferme convenu. (Voir la section B4 ci-après.)
- Signalerait les émissions réduites du cycle de vie de ce carburant dans la déclaration volontaire des émissions de l'entreprise dans le cadre de la Stratégie pour un gouvernement vert<sup>20</sup>.

Il est important de noter les faits suivants :

- Le gouvernement du Canada préfère acheter de carburant mélangé plutôt que d'utiliser un système de réservation et de réclamation. L'utilisation de réservation et de réclamation n'est envisagée que pour l'achat de carburant d'hydrocarbures synthétiques dans les endroits où i) l'infrastructure de mélange, de stockage ou de distribution de ce carburant n'existe pas au point de ravitaillement ou est prohibitive ou compliquée à mettre en œuvre, ou ii) les exigences opérationnelles de l'utilisateur final en matière de ravitaillement ne permettent pas de prévoir un préavis suffisant pour obtenir le carburant mélangé. L'un des objectifs de la présente DR est d'évaluer s'il y a des endroits qui répondent à ces critères.
- Lorsque des systèmes de réservation et de réclamation sont nécessaires, la priorité du gouvernement du Canada est de concevoir le système afin de maximiser la probabilité que certaines molécules de carburant d'hydrocarbures synthétiques finissent dans les navires fédéraux. C'est la raison pour laquelle les fournisseurs doivent ajouter le carburant d'hydrocarbures synthétiques aux points les plus proches des chaînes d'approvisionnement maritimes qui fournissent du carburant conventionnel aux utilisateurs finaux fédéraux en vertu du volet 1.

Les procédures de passation de commande subséquente proposées pour le volet 3 :

**1. Déterminer les paramètres de la commande subséquente**

- L'utilisateur final informera l'offrant qu'il souhaite lancer une commande subséquente et lui fournira les volumes et les délais estimés.
- L'offrant aurait jusqu'à deux (2) semaines pour répondre à l'utilisateur final et confirmer i) la source de carburant d'hydrocarbures synthétiques et l'intensité en carbone, et ii) les délais pour ajouter le produit à la chaîne d'approvisionnement.

**2. Passer la commande subséquente**

- Après avoir reçu les renseignements demandés du fournisseur, l'utilisateur final aura jusqu'à un (1) mois pour émettre la commande subséquente. La commande subséquente stipulera :
  - i. le volume de carburant d'hydrocarbures synthétiques requis en fonction des renseignements sur la source et l'intensité en carbone fournies par l'offrant;
  - ii. le délai pour l'offrant d'ajouter le carburant d'hydrocarbures synthétiques au point convenu dans sa chaîne d'approvisionnement de carburant marin;
  - iii. le délai pour l'utilisateur final d'acheter le volume convenu de carburant dans le volet 1 et de demander le volume équivalent dans le volet 3. À la discrétion de l'utilisateur final, les achats effectués avant l'émission de la commande subséquente

<sup>20</sup> L'inventaire et la déclaration des GES du gouvernement du Canada sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/innovation/ecologiser-gouvernement/inventaire-emissions-gas-effet-serre-gouvernement-canada.html>.

peuvent être comptabilisés dans cette exigence, à condition qu'ils n'aient pas déjà été comptabilisés dans une autre commande subséquente au volet 3.

- La proposition est qu'au moment de la commande subséquente, l'offrant aurait jusqu'à quatre (4) mois pour ajouter le carburant d'hydrocarbures synthétiques à son système, et que l'utilisateur final aurait jusqu'à six (6) mois pour acheter un volume équivalent de carburant conventionnel et réclamer les attributs environnementaux du carburant d'hydrocarbures synthétiques.
- Les délais ci-dessus peuvent être modifiés d'un commun accord entre l'utilisateur final et l'offrant.

### **3. Recevoir le carburant conventionnel fini (diesel) et réclamer le carburant d'hydrocarbures synthétiques**

- Une fois la commande subséquente lancée, l'offrant commencera à entrer et à suivre les transactions à l'aide du système de comptabilité de réservation et de réclamation.
- Une fois que l'offrant a ajouté le carburant d'hydrocarbures synthétiques à sa chaîne d'approvisionnement, il l'inscrit dans le système comptable de réservation et de réclamation et fournit à l'utilisateur final la documentation à l'appui, conformément à la section B5.3 ci-dessous.
- L'utilisateur final achètera et paiera le carburant conventionnel en utilisant le volet 1; toutefois, tous les achats entre la date de début et la date de fin de la commande seront également suivis dans le système de réservation et de réclamation.
- L'offrant émettra des factures trimestrielles au gouvernement du Canada afin de réclamer les attributs environnementaux du carburant d'hydrocarbures synthétiques. Ces factures seront fondées sur le prix unitaire de réservation et de réclamation et le volume des achats effectués au cours du trimestre visé par le volet 1. Il est à noter que les utilisateurs finaux ne peuvent revendiquer des attributs environnementaux qu'après avoir pris la livraison d'un volume équivalent de carburant conventionnel. Les pièces justificatives doivent être fournies avec la facture conformément à la section B5.3 ci-dessous.
- La commande subséquente pour le volet 3 demeurera en place jusqu'à ce que l'utilisateur final ait i) acheté un volume de carburant conventionnel équivalent au volume de carburant d'hydrocarbures synthétiques dans la commande subséquente, et ii) réclamé tout ce carburant par le système de réservation et de réclamation.

## **B4 – OFFRE FINANCIÈRE PROPOSÉE, ÉVALUATION ET BASE DE PAIEMENT**

### **B4.1 – RENSEIGNEMENTS FOURNIS SUR LES GROUPES DE BESOINS**

Les offrants recevront un tableau des groupes de besoins qui présente les besoins estimatifs du gouvernement du Canada en matière d'achat de carburant. Le tableau sera organisé par zone, mode de livraison, produit combustible, service et adresse de livraison. Le tableau comprendra la quantité totale estimée de carburant nécessaire pour chaque adresse de livraison ainsi que les quantités estimées pour chaque volet au niveau des groupes de besoins.

Chaque groupe de besoins comprendra le volet 1 (carburant conventionnel). Selon les conditions du marché dans leur zone, chaque groupe de besoins peut comprendre le volet 2 (carburant mélangé) et le volet 3 (réservation et réclamation).

L'annexe D présente un tableau des groupes de besoins avec tous les emplacements envisagés pour la présente DR. Le tableau B2 ci-dessous donne un exemple illustratif de l'information relative à deux groupes de besoins dans la zone NS221 en Nouvelle-Écosse : 93/PI (livraison par pipeline) et 93/TW (livraison par wagon-citerne). Veuillez noter que :

- Tous les volets ne seront pas nécessaires pour chaque groupe de besoins. Dans ce tableau, les volets 1 et 3 sont requis pour 93/PI tandis que les volets 1 et 2 sont requis pour 93/TW.

- Les quantités sous les volets 1 et 2 reflètent les livraisons réelles de carburant. Dans ce tableau, on estime que 26 millions de litres de carburant seront nécessaires pour 93/PI et 11 millions de litres pour 93/TW.
- Les quantités visées par le volet 3 correspondent au volume de carburants d'hydrocarbures synthétiques qui sera ajouté à la chaîne d'approvisionnement conventionnelle en carburant marin pour le volet 1. Comme cette chaîne d'approvisionnement dessert plusieurs utilisateurs finaux, seule une partie de ces molécules d'hydrocarbures synthétiques finira dans les navires fédéraux. Toutefois, le gouvernement du Canada aura le droit exclusif de revendiquer les attributs environnementaux de ce carburant par l'entremise du système comptable de réservation et de réclamation. Dans ce tableau, on estime que 4 millions de litres de carburant d'hydrocarbures synthétiques seront ajoutés et réclamés pour 93/PI.

**Tableau B2 : Exemples de groupes de besoins**

Zone	Produit	Méthode de livraison	Numéro du groupe de besoins	Adresse de livraison	Volume estimé de carburant livré			Volume estimé de carburant demandé au titre du volet 3 (réservation et réclamation) (L)
					Estimé total (Volets 1 et 2) (L)	Estimé en vertu du volet 1 (L)	Estimé en vertu du volet 2 (L)	
NS221	Mazout léger marine CAN/CGS B-3.11-2022 Type 11 (max. point d'écoulement à - 6 °C) du 1 <sup>er</sup> avril au 31 oct., Type 15 (max. point d'écoulement à - 18 °C) du 1 <sup>er</sup> nov. au 31 mars	Pipeline	93 / PI	Ministère de la Défense nationale, Dartmouth, comté de Halifax (N.-É.)	25 000 000	26 000 000	Aucun	4 000 000
				Pêches et Océans/Garde côtière, Dartmouth (N.-É.)	1 000 000			
	Mazout léger marine CAN/CGS B-3.11-2022 Type 11 (max. point d'écoulement à - 6 °C) du 1 <sup>er</sup> avril au 31 oct., Type 15 (max. point d'écoulement à - 18 °C) du 1 <sup>er</sup> nov. au 31 mars	Camion-citerne	93 / TW	Pêches et Océans et Garde côtière, Dartmouth (N.-É.)	6 000 000	8 000 000	3 000 000	Aucun
				Ministère de la Défense nationale, dans les navires du MDN, Halifax-Dartmouth (N.-É.)	5 000 000			

#### **B4.2 – RENSEIGNEMENTS REQUIS SUR L'OFFRE FINANCIÈRE**

Les offrants seront invités à soumettre des prix unitaires fermes (en CAN \$ par litre) pour tous les volets dans chaque groupe de besoins pour laquelle ils souhaitent faire concurrence. Ces prix doivent être en dollars canadiens par litre de carburant et ne doivent pas dépasser quatre décimales.

Les offrants recevront un modèle d'offre Microsoft Excel pour leur offre financière; un projet d'exemple de ce modèle figure à l'annexe G : Exemple de modèle d'offre financière, d'évaluation et de paiement. Les renseignements requis au moment de l'offre pour chaque volet sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Veillez noter que :

- En ce qui concerne l'OCPN actuel, un prix indicatif de référence sera établi pour le carburant diesel conventionnel; toutefois, étant donné la grande variété des méthodes de production et des matières premières, aucun prix indicatif de référence n'est proposé pour la composante d'hydrocarbures synthétiques, juste un prix unitaire ferme.
- Les prix de l'offre pour les volets 2 et 3 reflètent la valeur d'intensité en carbone du carburant d'hydrocarbures synthétiques fourni au moment de l'offre. Par conséquent, ils peuvent être ajustés si le carburant synthétique d'hydrocarbures fourni au moment de l'achat a une valeur d'intensité en carbone différente. Voir B4.3 ci-dessous pour plus de détails.
- Pour chaque groupe de besoins, les offrants devront fournir des renseignements sur l'offre

financière pour les volets dont les volumes estimés sont disponibles. Par exemple, dans le tableau B2, les offrants offriraient des offres financières pour les volets 1 et 3 pour les exigences 93/PI et pour les volets 1 et 2 pour les exigences 93/TW.

**Tableau B3 : Renseignements requis sur l'offre financière**

Volet	Renseignements requis sur l'offre financière
1. Carburant conventionnel	<p>1. Une unité ferme de prix du carburant conventionnel en dollars par litre (\$/L) pour chaque groupe de besoins fondée sur le prix indicatif de référence fourni au moment de l'offre. Cette unité ferme de prix du carburant conventionnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Doit inclure tous les frais de livraison et droits de douane applicables.</li> <li>• Doit exclure toutes les taxes applicables.</li> <li>• Doit refléter le volume estimé de carburant requis pour chaque groupe de besoins.</li> <li>• Est assujettie à un rajustement hebdomadaire en utilisant le prix indicatif de référence du marché basé sur le prix de gros de « Kalibrate Group Ltd » (<a href="https://charting.kalibrate.com">https://charting.kalibrate.com</a>) (Kalibrate) par le prix affiché au dépôt pour le carburant diesel à très faible teneur en soufre pour le Centre désigné (par exemple, Vancouver) pour cette groupe de besoins, comme indiqué à l'annexe B – Base de paiement dans l'OCPN pour le carburant marin.</li> </ul>
2. Carburant mélangé	<p>2. L'intensité en carbone du carburant d'hydrocarbures synthétique pur fourni par l'offrant (gCO<sub>2e</sub>/MJ) est calculée conformément à la section B3 (Offre technique) ci-dessus.</p> <p>3. Une unité ferme du prix de la majoration du carburant mélangé en dollars par litre (en dollars/L) pour chaque groupe de besoins qui reflète la valeur de l'intensité en carbone de la composante d'hydrocarbures synthétiques. Ce prix représente les coûts associés à la livraison du carburant fini mélangé qui s'ajoutent au prix unitaire ferme du carburant conventionnel soumis en vertu du volet 1.</p> <p>L'unité ferme du prix de la majoration du carburant mélangé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Doit inclure tous les frais (par exemple, coût du carburant, livraison, douanes) qui s'ajoutent au prix unitaire ferme du carburant conventionnel.</li> <li>• Doit exclure toutes les taxes applicables.</li> <li>• Doit refléter le volume estimé de carburant requis pour le volet 2 dans le groupe de besoins.</li> <li>• Est soumis à un ajustement si la valeur d'intensité en carbone du carburant d'hydrocarbures synthétique livré est différente de la valeur fournie au moment de l'offre. (Voir B4.3 Base de paiement ci-dessous.)</li> </ul> <p>Il est à noter que le paiement pour le carburant acheté dans le cadre du volet 2 sera fondé sur la somme du prix majoré du carburant mélangé plus le prix du carburant conventionnel prévu dans le volet 1.</p>

<p>3. Réserve et réclamation</p>	<p>4. L'intensité en carbone du carburant d'hydrocarbures synthétique pur fourni par l'offrant (gCO<sub>2</sub>e/MJ) est calculée conformément à la section B3 ci-dessus.</p> <p>5. Une unité ferme du prix de la réserve et de la réclamation en dollars par litre (en dollars/L) pour chaque groupe de besoins. Ce prix représente les coûts associés à la réclamation des attributs environnementaux de chaque litre de carburant d'hydrocarbures synthétiques que l'offrant ajoute à la chaîne d'approvisionnement en carburant marin pour ce groupe de besoins. L'unité ferme du prix de majoration de la réserve et de la réclamation :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Doit être en dollars canadiens par litre de carburant et ne doit pas dépasser quatre décimales.</li><li>• Doit exclure toutes les taxes applicables.</li><li>• Doit refléter le volume estimé de carburant requis pour le volet 3 dans le groupe de besoins.</li><li>• Est soumis à un ajustement si la valeur d'intensité en carbone du carburant d'hydrocarbures synthétique livré est différente de la valeur fournie au moment de l'offre. (Voir B4.3 Base de paiement ci-dessous.)</li></ul> <p>Noter que le paiement pour le carburant d'hydrocarbure synthétique visés au volet 3 sera fondé sur le prix de la réserve et de la réclamation; toutefois, le gouvernement du Canada ne prendra pas en charge la livraison de ce carburant. Au lieu de cela, pour chaque litre de carburant demandé en vertu du volet 3, le gouvernement du Canada achètera et prendra livraison d'un volume équivalent de carburant conventionnel en vertu du volet 1. Par conséquent, pour chaque litre de carburant synthétique que les offrants ajoutent à leur chaîne d'approvisionnement en vertu du volet 3, les offrants recevront effectivement la somme du prix de la réserve et de la réclamation plus le prix du carburant conventionnel du volet 1.</p>
----------------------------------	--

#### **B4.3 – CALCULS FINANCIERS POUR L'ÉVALUATION ET LE PAIEMENT**

À l'aide des renseignements fournis dans l'offre financière, le modèle d'offre calculera automatiquement les valeurs clés nécessaires à l'évaluation financière et à la base de paiement. Celles-ci comprennent les émissions de GES évitées par litre de carburant fourni; le coût par tonne des émissions évitées; et les prix unitaires fermes ajustés utilisés pour l'évaluation et le paiement.

Ces calculs permettent de comparer directement les offres puisqu'elles tiennent compte de la variabilité du prix et de l'intensité en carbone des différents carburants d'hydrocarbures synthétiques fournis par chaque offrant. C'est important, car le gouvernement du Canada souhaite réduire les émissions de GES au coût le plus bas par tonne.

Le tableau B4 présente chaque variable et sa définition, son unité et sa formule, ainsi que les valeurs de référence utilisées dans les calculs. Pour plus de détails, voir l'annexe G : Exemple de modèle d'offre financière, d'évaluation et de paiement fourni sous forme de classeur Excel.

**Tableau B4 : Calcul de l'offre financière pour l'évaluation et le paiement**

Variables	Définitions, unités et formules
<b>1. Calculs pour le volet 1</b>	
FC-ACT	<p>Unité ferme du prix réel du carburant conventionnel pour la base de paiement en dollars par litre (\$/L) pour le carburant conventionnel selon le prix indicatif de référence indiqué à la date de livraison. Ce montant est calculé sur la base du paiement selon la formule suivante :</p> $FC-ACT = RM_B - RM_A + FC$ <p>Où :</p> <p>RMB = Prix indicatif de référence à la date de livraison (\$/L) RMA = Prix indicatif de référence au moment de l'offre (\$/L) FC = Unité ferme du prix du carburant conventionnel au moment de l'offre (\$/L)</p>
<b>2. Calculs pour les volets 2 et 3</b>	
CI	<p>Intensité de carbone d'un carburant liquide en grammes d'équivalent de dioxyde de carbone par mégajoule (gCO<sub>2e</sub>/MJ). Deux valeurs de référence sont utilisées dans les calculs : *</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensité en carbone pour le diesel conventionnel : 93 gCO<sub>2e</sub>/MJ</li> <li>• Intensité maximale en carbone pour les carburants de carbone carbonés synthétiques (comme défini dans la section B2) : 37 gCO<sub>2e</sub>/MJ</li> </ul>
D	<p>Densité énergétique d'un carburant liquide en mégajoules par mètre cube (MJ/M<sup>3</sup>). Deux valeurs de référence sont utilisées dans les calculs : *</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Densité énergétique pour le diesel conventionnel : 38 352 MJ/M<sup>3</sup></li> <li>• Densité énergétique pour le carburant d'hydrocarbures synthétiques : 34 921 MJ/M<sup>3</sup></li> </ul>
Q	Quantité de carburant liquide achetée ou utilisée en litres (L)
E	<p>Émissions de gaz à effet de serre (GES) résultant de l'utilisation d'un carburant liquide en tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (tCO<sub>2e</sub>), qui est déterminée à l'aide des variables définies ci-dessus et de la formule :</p> $E = CI \times D \times Q \times 10^{-9}$
AE	<p>Émissions de GES évitées par la consommation de carburant d'hydrocarbure synthétique pur ou mélangé au lieu de diesel conventionnel. Cette valeur est mesurée en tonnes d'équivalent dioxyde de carbone par litre (tCO<sub>2e</sub>/L) et est déterminée à l'aide de la formule suivante :</p> $AE = E_1 - E_2$ <p>Où :</p> <p>E<sub>1</sub> = Émissions (tCO<sub>2e</sub>) résultant de l'utilisation d'un litre de diesel conventionnel E<sub>2</sub> = Émissions (tCO<sub>2e</sub>) résultant de l'utilisation d'un litre de carburant d'hydrocarbure synthétique pur ou mélangé</p>

Variables	Définitions, unités et formules
EC	<p>Coûts des émissions de GES évitées par la consommation de carburant d'hydrocarbure synthétique pur ou mélangé au lieu de diesel conventionnel. Cette valeur est mesurée en dollars par tonne d'équivalent dioxyde de carbone (\$/tCO<sub>2e</sub>) et est déterminée selon la formule suivante :</p> $EC = FC \div AE$ <p>Où :</p> <p>FC = Coût unitaire ferme par litre (\$/L) fourni au moment de l'offre pour le carburant d'hydrocarbure synthétique pur ou mélangé en dollars</p> <p>AE= Les émissions évitées par litre (tCO<sub>2e</sub>/L) résultant de l'utilisation d'hydrocarbures synthétiques purs ou mélangés</p>
FC-EVAL	<p>Coût unitaire ferme évalué en dollars par litre (\$/L). Cette méthode sert à comparer le coût de chaque offrant pour obtenir une quantité standard d'émissions évitées par litre de carburant. La quantité standard est calculée à l'aide de la valeur d'intensité en carbone de référence de 37 gCO<sub>2e</sub>/MJ pour le carburant d'hydrocarbure synthétique, qui est la valeur maximale proposée autorisée pour la DOC en vertu de la section D2. Elle est déterminée à l'aide de la formule suivante :</p> $FC-EVAL = EC \times AE$ <p>Où :</p> <p>EC = Le coût par tonne des émissions évitées (en \$/tCO<sub>2e</sub>) pour le carburant d'hydrocarbure synthétique pur ou mélangé, sur la base des informations fournies au moment de l'offre</p> <p>AE = Les émissions évitées par litre (tCO<sub>2e</sub>/L) du carburant d'hydrocarbure synthétique pur ou mélangé, en fonction de la valeur maximale d'intensité en carbone autorisée par la DOC, qui est de 37 gCO<sub>2e</sub>/MJ</p>
TC-EVAL	<p>Coût total de l'offre évalué en dollars (\$) pour chaque groupe de besoins en fonction des volumes estimés de carburant dans chaque volet. Aux fins de l'évaluation, ce processus utilisera le coût unitaire ferme rajusté (FC-EVAL) décrit ci-dessus. Il est calculé à l'aide de cette formule :</p> $TC-EVAL = (Q_1 \times FC_1) + [Q_2 \times (FC_1 + FC-EVAL_2)] + (Q_3 \times FC-EVAL_3)$ <p>Où :</p> <p>Q<sub>1</sub>, Q<sub>2</sub> et Q<sub>3</sub> = Les quantités estimées (L) de carburant requises pour les volets 1, 2 et 3, respectivement</p> <p>FC<sub>1</sub> = L'unité ferme du prix du carburant conventionnel par litre (\$/L) fourni au moment de l'offre pour le volet 1</p> <p>FC-EVAL<sub>2</sub> = Le prix indicatif de référence de l'évaluation du carburant mélangé par litre (\$/L) pour le volet 2</p> <p>FC-EVAL<sub>3</sub> = Le prix indicatif de référence de l'évaluation de la réservation et de la réclamation par litre (\$/L) pour le volet 3</p>

Variables	Définitions, unités et formules
FC-ADJ	<p>Coût unitaire ferme ajusté pour la base de paiement en dollars par litre (\$/L) en fonction de l'intensité en carbone réelle du carburant d'hydrocarbure synthétique fourni. Cette méthode est utilisée pour la base de paiement et tient compte de toute différence entre les valeurs d'intensité en carbone fournies au moment de l'offre et le carburant effectivement fourni. Cela donne aux offrants la possibilité de modifier leur source de carburant d'hydrocarbure synthétique si nécessaire, moyennant un paiement basé sur le coût par tonne des émissions évitées fournies au moment de l'offre. Il est calculé au moyen de la formule suivante :</p> $FC-ADJ = (FC \div AE_1) \times AE_2 \text{ qui est équivalent à } = EC \times AE_2$ <p>Où :</p> <p>FC = Coût unitaire ferme par litre (\$/L) fourni au moment de l'offre pour le carburant d'hydrocarbure synthétique pur ou mélangé</p> <p>AE<sub>1</sub> = Les émissions de GES évitées par litre (tCO<sub>2e</sub>/L) du carburant d'hydrocarbure synthétique pur ou mélangé, selon les valeurs d'intensité en carbone fournies au moment de l'offre</p> <p>AE<sub>2</sub> = Les émissions de GES évitées par litre (tCO<sub>2e</sub>/L) du carburant d'hydrocarbure synthétique pur ou mélangé, en fonction de la valeur réelle d'intensité en carbone du carburant fourni</p> <p>EC = Le coût par tonne d'émissions évitées (en \$/tCO<sub>2e</sub>) pour le carburant d'hydrocarbures synthétiques pur ou mélangé, d'après les informations fournies au moment de l'offre, qui est calculé en divisant FC par AE<sub>1</sub></p>
<p><b>Remarques</b></p> <p><i>*La valeur de référence de l'intensité en carbone pour le carburant diesel conventionnel et les valeurs de référence de la densité d'énergie pour le diesel conventionnel et le diesel à hydrocarbures synthétiques ont été obtenues à partir du Règlement sur les combustibles propres. La valeur maximale d'intensité en carbone pour le carburant d'hydrocarbures synthétiques de 37 gCO<sub>2e</sub>/MJ est basée sur une réduction de 60 % par rapport à la valeur de référence pour le diesel conventionnel.</i></p>	

Le tableau B5 présente un résumé des renseignements requis dans l'offre financière, les calculs financiers utilisés et leur application sur la base de l'évaluation et du paiement.

**Tableau B5 : Résumé de l'information, des calculs et de l'utilisation de l'offre financière**

Volet	Renseignements fournis par l'offrant pour chaque groupe de besoins	Calculs basés sur les renseignements d'offre et les valeurs de référence	Calculs pour l'évaluation	Prix unitaire pour la base de paiement
1 : Carburant conventionnel	1. Prix unitaire ferme du carburant conventionnel (\$/L) basé sur le prix indicatif de référence	<ul style="list-style-type: none"> <li>Émissions par litre de diesel conventionnel* (tCO<sub>2</sub>e/L)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût total évalué (\$) du volet 1 = quantité estimative de carburant multipliée par le prix conventionnel du carburant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prix conventionnel du carburant (\$/L) rajusté en fonction du prix indicatif de référence à la date de livraison</li> </ul>
2 : Carburant mélangé	2. Intensité en carbone du carburant d'hydrocarbures synthétiques provenant de l'offrant (gCO <sub>2</sub> e/MJ). 3. Prix unitaire ferme majoré du carburant mélangé (\$/L)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Émissions par litre de carburant mélangé (tCO<sub>2</sub>e/L)**</li> <li>Émissions évitées par l'utilisation du carburant mélangé (tCO<sub>2</sub>e/L)</li> <li>Coût par tonne d'émissions évitées résultant de l'utilisation du carburant mélangé (en \$/tCO<sub>2</sub>e)</li> <li>Prix majoré évalué du carburant mélangé (\$/L)***</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût total évalué (\$) du volet 2 = quantité estimative de carburant multipliée par le prix conventionnel du carburant plus le prix majoré évalué du carburant mélangé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prix conventionnel du carburant (\$/L) rajusté en fonction du prix indicatif de référence à la date de livraison PLUS</li> <li>Prix majoré ajusté du carburant mélangé (\$/L) en fonction du carburant fourni.</li> </ul>
3 : Réservation et réclamation	4. Intensité en carbone du carburant d'hydrocarbures synthétiques provenant de l'offrant (gCO <sub>2</sub> e/MJ). 5. Prix unitaire ferme de la réservation et de la réclamation (\$/L)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Émissions par litre de carburant d'hydrocarbures synthétiques (tCO<sub>2</sub>e/L)**</li> <li>Émissions de gaz à effet de serre évitées par la réclamation du carburant d'hydrocarbures synthétiques (tCO<sub>2</sub>e/L)</li> <li>Coût par tonne des émissions évitées provenant de la réclamation du carburant d'hydrocarbures synthétiques (\$/tCO<sub>2</sub>e)</li> <li>Prix évalué de la réservation et de la réclamation évaluée (\$/L)***</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût total évalué (\$) du volet 3 = quantité estimée de carburant multipliée par le prix évalué de réservation et réclamation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prix ajusté de réservation et de réclamation (\$/L) en fonction du carburant fourni.</li> </ul>

**Remarques**

\* Calculé en fonction de l'intensité en carbone et des valeurs de densité d'énergie de référence pour le diesel

\*\* Calculé en fonction de la valeur d'intensité en carbone fournie dans l'offre et de la valeur de densité d'énergie de référence pour le carburant d'hydrocarbure synthétique

\*\*\* Calculé en fonction du coût de l'offre par tonne d'émissions évitées et de la valeur maximale d'intensité en carbone de référence pour le carburant d'hydrocarbure synthétique

Request for Information No. /  
N° demande de renseignements  
24062-220076

Amd. N° – No de la modif.

Buyer ID – Id de l'acheteur  
hl654

---

#### **B4.4 – ÉVALUATION FINANCIÈRE ET BASE DE SÉLECTION**

Cette section présente les critères financiers obligatoires, le processus d'évaluation et la base de sélection.

##### **Critères financiers obligatoires**

Les critères financiers obligatoires pour l'évaluation de chaque offre sont les suivants :

- L'offrant doit offrir un ou des prix unitaires fermes, sous réserve d'un rajustement en fonds canadiens, taxes applicables exclues, rendu droits acquittés (RDA), Incoterms 2000, droits de douane inclus pour chaque exigence consolidée offerte.
- L'offre financière de l'offrant doit être conforme à la base de paiement décrit à la section B4.3 ci-dessous.

Les offres ne satisfaisant pas aux critères financiers obligatoires seront déclarées non conformes.

##### **Évaluation**

L'objectif de cet approvisionnement est de réduire les émissions de GES du cycle de vie de la flotte de bateaux fédérale tout en maintenant l'accessibilité, l'abordabilité et le rendement du carburant marin nécessaire aux opérations. Par conséquent, la méthodologie d'évaluation est conçue pour sélectionner l'offre qui minimise les coûts du carburant tout en offrant des réductions d'émissions au coût le plus faible par tonne.

Afin de comparer les offres de façon équitable et transparente, le gouvernement du Canada propose de calculer le coût total de l'offre évalué (ou TC-EVAL) pour chaque groupe de besoins en fonction des renseignements sur les prix de l'offrant et du volume estimé de carburant requis dans chaque volet.

- Le coût total de l'offre évaluée est la somme du coût total évalué pour chacun des volets de ce groupe de besoins et sera évalué à l'aide des variables et des calculs présentés à la section B4.3 Calculs financiers ci-dessus.
- Il est à noter que, pour le carburant à composante d'hydrocarbure synthétique, la méthodologie d'évaluation utilise le coût d'émission calculé par tonne d'émissions évitées (en \$/tCO<sub>2</sub>e) de chaque offrant et la valeur d'émission évitée de l'utilisation d'un carburant d'hydrocarbure synthétique à intensité en carbone de 37 gCO<sub>2</sub>e/MJ. Cela permet une comparaison équitable des offres qui ont des valeurs d'intensité en carbone pour le carburant d'hydrocarbure synthétique différent.

##### **Critères de sélection**

Les offrants doivent se conformer aux exigences de la DOC et satisfaire à tous les critères d'évaluation techniques et financiers obligatoires pour être déclarés recevables. L'offre réceptive dont le coût total de l'offre évalué est le plus bas pour chaque groupe de besoins sera recommandée pour l'adjudication d'une offre à commandes pour ce groupe de besoins.

Plusieurs offres à commandes peuvent être émises pour la DOC. Par contre, chaque groupe de besoins ne sera émis qu'à un seul fournisseur.

#### **B4.5 – BASE DE PAIEMENT**

En contrepartie de l'exécution satisfaisante par l'offrant de toutes ses obligations en vertu du contrat, l'offrant se verra payer un prix unitaire ferme par litre pour chaque exigence, comme indiqué au tableau B5 ci-dessous, en fonction des calculs indiqués au point B4.3 ci-dessus. Les droits de douane sont inclus et les taxes applicables sont en sus.

**Tableau B5 : Base de paiement par volet**

Volet	Base de paiement
1. Carburant conventionnel	<ul style="list-style-type: none"> <li>La quantité de carburant livrée (L) multipliée par l'unité ferme du prix réel du carburant conventionnel (FC-ACT) en dollars par litre (\$/L).</li> </ul> <p>FC-ACT est l'unité ferme du prix du carburant conventionnel (\$/L) fourni au moment de l'offre rajusté en fonction du Prix indicatif de référence à la date de livraison. Le calcul de ce rajustement est présenté au tableau B4 ci-dessus.</p>
2. Carburant mélangé	<ul style="list-style-type: none"> <li>La quantité de carburant livrée (L) multipliée par l'unité ferme du prix réel du carburant conventionnel (FC-ACT) en dollars par litre (\$/L) plus l'unité ferme du Prix majoré ajusté du carburant mixte (FC-ADJ) en dollars par litre (\$/L).</li> </ul> <p>FC-ACT est l'unité ferme du prix du carburant conventionnel (\$/L) fourni au moment de l'offre rajusté en fonction du Prix indicatif de référence à la date de livraison.</p> <p>FC-ADJ est l'unité ferme du prix de référence du carburant mélangé (\$/L) fourni au moment de l'offre rajusté en fonction de la différence entre la valeur d'intensité en carbone pour le carburant d'hydrocarbure synthétique fourni au moment de l'offre et la valeur du carburant livré.</p> <p>Les calculs pour ces rajustements sont présentés au tableau B4 ci-dessus.</p>
3. Réserve et réclamation	<ul style="list-style-type: none"> <li>La quantité de carburant demandée (L) multipliée par l'unité ferme du prix rajusté de réserve et de réclamation (FC-ADJ) en dollars par litre (\$/L).</li> </ul> <p>FC-ADJ est l'unité ferme du prix de réserve et de réclamation (\$/L) fourni au moment de l'offre rajusté en fonction de la différence entre la valeur d'intensité en carbone pour le carburant d'hydrocarbure synthétique fourni au moment de l'offre et la valeur actuelle ajoutée du carburant dans le système de réserve et de réclamation.</p> <p>Les calculs pour ces rajustements sont présentés au tableau B4 ci-dessus.</p>

## B5 – EXIGENCES EN MATIÈRE DE SUIVI ET D'ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS

L'offrant devra effectuer le suivi de toutes les commandes subséquentes et de toutes les factures faites dans le cadre de la DOC, ainsi que des pièces justificatives requises, et fournir des rapports trimestriels au gouvernement du Canada. Cela comprend le maintien d'un système comptable des réservations et des réclamations pour les commandes subséquentes au volet 3.

On trouvera ci-dessous un résumé des renseignements nécessaires au suivi, à la déclaration et à la facturation de chaque volet. Le gouvernement du Canada fournira des modèles pour ce processus.

### B5.1 – VOLET 1 : CARBURANT CONVENTIONNEL

Dans le cas du volet 1, les offrants devront tenir un registre de la consommation de carburant contenant les renseignements suivants pour chaque commande subséquent :

#### Renseignements génériques

- La zone géographique (par exemple, BC 442), l'adresse de livraison, l'emplacement et le volume total estimé de carburant requis pour cet emplacement
- Le nom du produit, le code du produit, le mode de livraison et l'utilisateur final (par exemple, ministère des Pêches et des Océans, ministère de la Défense nationale)

#### Renseignements sur la commande subséquente

- Le numéro de la commande subséquente et la date de l'émission de la commande subséquente
- Le volume total de carburant fini acheté en litres (L) et la date de livraison du carburant

#### Renseignements sur la facturation

- L'unité ferme du prix du carburant conventionnel en dollars par litre (\$/L), rajusté en fonction du prix indicatif de référence indiqué à compter de la date de livraison, comme il est indiqué à l'annexe B – Base de paiement de l'OCPN pour le carburant marin
- Le numéro de facture et la valeur totale de la facture en dollars (\$)

Les fournisseurs devront fournir une copie du journal tous les trimestres pour examen et vérification par le gouvernement du Canada. Les exigences en matière de facturation sont décrites en détail à l'annexe B – Base de paiement dans l'OCPN pour le carburant marin.

### **B5.2 – VOLET 2 : CARBURANT MÉLANGÉ**

Dans le cas du volet 2, les offrants devront tenir un registre de la consommation de carburant contenant les renseignements suivants pour chaque commande subséquente :

#### Renseignements génériques

- La zone géographique (par exemple, BC 442), l'adresse de livraison, l'emplacement et le volume total estimé de carburant requis pour cet emplacement.
- Le nom du produit, le code du produit, le mode de livraison et l'utilisateur final (par exemple, ministère des Pêches et des Océans, ministère de la Défense nationale).

#### Renseignements sur la commande subséquente

- Le numéro de la commande subséquente, la date de l'émission de la commande subséquente, les échéanciers pour répondre à la commande subséquente et la date de livraison prévue.
- Le volume estimé de carburant demandé au moment de la commande subséquente en litres (L),
- Le volume total de carburant fini acheté en litres (L) et la date de livraison du carburant.

#### Renseignements sur les composants d'hydrocarbures synthétiques

- La valeur d'intensité en carbone pour le carburant d'hydrocarbure synthétique pur (gCO<sub>2</sub>e/MJ), fournie au moment de l'offre et au moment de la commande subséquente.
- Le nom du producteur, la source de matières premières, le pourcentage (%) de mélange par volume et la valeur d'intensité en carbone (gCO<sub>2</sub>e/MJ) du carburant effectivement livré.
- Le certificat d'analyse pour le carburant fini.

#### Renseignements sur la facturation

- Le prix total par litre (\$/L) est fondé sur :
  - L'unité ferme du prix du carburant conventionnel en dollars par litre (\$/L), rajusté en fonction du prix indicatif de référence indiqué à compter de la date de livraison, comme il est indiqué à l'annexe B – Base de paiement de l'OCPN pour le carburant marin plus.
  - Le prix de majoration ajusté du carburant mélangé en dollars par litre (\$/L), calculé selon la valeur de l'intensité en carbone de la composante d'hydrocarbures synthétiques du carburant livré, comme indiqué à la section B4.2.

- Le numéro de facture et la valeur totale de la facture en dollars (\$)

Les offerants devront fournir une copie du journal tous les trimestres ainsi que la documentation connexe pour étayer les renseignements ci-dessus. Pour les composants de carburant d'hydrocarbures synthétiques, cela comprend l'information sur la chaîne de contrôle et la valeur d'intensité en carbone (gCO<sub>2</sub>e/MJ) approuvée par le *Règlement sur les combustibles propres*.

Le registre de consommation de carburant et les documents connexes seront assujettis aux exigences du gouvernement du Canada en matière de vérification et d'audit. Les offerants devront conserver tous les renseignements et les documents pertinents pendant une période pouvant aller jusqu'à six ans.

### **B5.3 – VOLET 3 : RÉSERVATION ET RÉCLAMATION**

Pour le volet 3, les offerants devront tenir un système comptable de réservation et de réclamation qui comprend un journal des commandes subséquentes, un journal des réservations et de réclamations et des documents à l'appui. Le système comptable serait assujetti aux exigences du gouvernement du Canada en matière de vérification et d'audit afin d'assurer la transparence et la traçabilité complète et afin qu'il n'y ait aucun risque de double comptage.

Le journal des commandes subséquentes contiendra des renseignements sur chaque commande subséquente à une offre à commandes. Cela comprend le numéro de la commande subséquente, la date d'émission de la commande subséquente, les délais de réalisation de la commande subséquente, le volume total de carburant d'hydrocarbure synthétique pur demandé au moment de la commande subséquente, sa valeur d'intensité en carbone (gCO<sub>2</sub>e/MJ), le prix de majoration ajusté du carburant de réservation et de réclamation (\$/L) et d'autres renseignements génériques.

Le journal des réservations et des réclamations contiendra les renseignements suivants pour chaque commande subséquente :

#### Pour chaque entrée réservée

- Le volume total de carburant d'hydrocarbure synthétique pur en litres (L) qui a été ajouté à la chaîne d'approvisionnement en carburant marin, l'emplacement auquel il a été ajouté et la date à laquelle il a été ajouté,
- Le nom du producteur, la source de matières premières et la documentation à l'appui de l'entrée réservée (par exemple, l'information sur la chaîne de contrôle, le mélange dans la chaîne d'approvisionnement et la valeur de l'intensité en carbone [gCO<sub>2</sub>e/MJ]),
- Le certificat d'analyse pour le carburant fini au moment du mélange.

#### Pour chaque entrée réclamée

- Le volume total de carburant d'hydrocarbure synthétique pur en litres (L), réclamé par l'utilisateur final et la date à laquelle il a été réclamé.
- Le volume total équivalent en litres (L) de carburant fini acheté en vertu volet 1 pour justifier la réclamation, les numéros de facture et les dates associées à ces achats.
- Le numéro de facture associé à cette réclamation et la valeur totale facturée en dollars (\$) et le prix de majoration ajusté de réservation et de réclamation en dollars par litre (\$/L), calculé comme indiqué au point B4.

Les offerants devront fournir une copie du registre des commandes subséquentes et du registre des réservations et des réclamations tous les trimestres. Les registres et les documents connexes seront assujettis aux exigences du gouvernement du Canada en matière de vérification et d'audit. Les offerants devront conserver tous les renseignements et les documents pertinents pendant une période pouvant aller jusqu'à six ans.

## B6 – ATTESTATIONS ET RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Les conditions et les exigences de certification normalisées de l'OCPN actuel pour le carburant marin s'appliqueraient à cette nouvelle DOC; à l'exception des exigences générales en matière d'attestation des critères environnementaux et sociaux qui seraient remplacées par les critères détaillés au point B6.1 ci-dessous.

Pour qu'une offre à commandes leur soit attribuée, les offrants doivent fournir les attestations et les renseignements connexes exigés.

### B6.1 – CERTIFICATION DES CRITÈRES ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX GÉNÉRAUX

Les offrants doivent sélectionner et remplir l'une des quatre déclarations de certification suivantes.

**Option A :** L'offrant certifie qu'il est enregistré auprès de la norme ISO 14001 ou qu'il y satisfait; OU

**Option B :** L'offrant certifie qu'il satisfait et continuera de satisfaire tout au long de la durée de l'offre à commandes, à un minimum de quatre (4) critères sur huit (8) identifiés dans le tableau B6 ci-dessous. L'offrant doit indiquer quels quatre (4) critères au minimum sont respectés.

**Tableau B6 : Certification des critères environnementaux proposés**

<b>Critères environnementaux au sein de l'organisation des offrants</b>
A) Favoriser un environnement sans papier au moyen de directives, de procédures ou de programmes.
B) Tous les documents sont imprimés recto verso et en noir et blanc pour l'activité professionnelle quotidienne, sauf indication contraire de votre client.
C) Le papier utilisé pour l'activité commerciale quotidienne a un contenu recyclé d'au moins 30 % et a une certification de gestion durable des forêts.
D) Utilise des encres écologiques et achète des cartouches d'encre refabriquées ou des cartouches d'encre qui peuvent être retournées au fabricant pour réutilisation et recyclage pour l'activité commerciale quotidienne.
E) Programmes ou politiques de recyclage sur, sans s'y limiter, les éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"><li>– réduction des gaz à effet de serre (GES);</li><li>– inventaire des GES;</li><li>– déchets électroniques;</li><li>– audits des déchets;</li><li>– efficacité énergétique</li><li>– achats écologiques</li><li>– exigences relatives aux parcs (véhicules verts, suivi des véhicules, pneus à faible résistance, recyclage des pneus, réduction des émissions, etc.);</li><li>– éclairage DEL;</li><li>– bac de recyclage pour en papier, papier journal, plastique et contenants en aluminium disponibles et vidés régulièrement conformément au programme de recyclage local;</li><li>– lumière avec capteur de mouvement;</li><li>– programmes solaires ou éoliens.</li></ul>
F) Au moins 50 % de l'équipement de bureau est certifié écoénergétique.

### Critères environnementaux au sein de l'organisation des offrants

G) Autres attestations ou certifications environnementales ou écologiques.

L'offrant doit fournir une brève description du programme en place dans son offre.

H) Autres initiatives et programmes environnementaux en place. L'offrant doit fournir une brève description du programme en place dans son offre.

**Option C :** L'offrant certifie qu'il gère et encourage les fournisseurs, les propriétaires de fournisseurs et les groupes sous-représentés ciblés (c.-à-d. les minorités visibles, les femmes, les jeunes et les anciens combattants des Forces armées canadiennes) par le biais de politiques de ressources humaines (RH), de politiques ou de programmes de formation ou de perfectionnement des compétences, d'emplois, de bourses d'études, entre autres; OU

**Option D :** L'offrant certifie qu'il gère et encourage les fournisseurs, les propriétaires de fournisseurs et les groupes autochtones par le biais de politiques de ressources humaines (RH), de politiques ou de programmes de formation ou de perfectionnement des compétences, d'emplois, de bourses d'études, entre autres.

## **ANNEXE C – QUESTIONS TECHNIQUES ET SUR L'APPROVISIONNEMENT**

### **1) Exigence globale**

Votre organisme est-il intéressé à fournir à la flotte de bateaux du gouvernement du Canada du carburant fini contenant des composants d'hydrocarbures synthétiques à partir de matières premières renouvelables (par exemple, biomasse) et est-il en mesure de le faire? Pourquoi, ou pourquoi pas? Dans la négative, quelles sont les conditions requises par vos organisations pour satisfaire à cette exigence?

Dans l'affirmative, veuillez expliquer comment vous proposez de satisfaire aux exigences obligatoires décrites à l'ANNEXE B en répondant aux questions énumérées ci-dessous.

### **2) Exigences relatives aux composants d'hydrocarbures synthétiques dans les produits finis**

La section B2 décrit les exigences techniques pour le carburant fini contenant des composants d'hydrocarbures synthétiques fournis au gouvernement du Canada, y compris les exigences pour les calculs d'intensité en carbone.

- a. Veuillez décrire la participation actuelle ou prévue de votre organisation à la production ou à la distribution de carburant marin contenant des composants d'hydrocarbures synthétiques.
- b. Avez-vous déjà identifié les sources de carburant d'hydrocarbure synthétique qui pourraient être utilisées pour ce processus d'approvisionnement? Si oui, veuillez fournir les renseignements suivants :
  - i. Le nom du ou des producteurs et leurs installations de production et de raffinage, y compris leur emplacement;
  - ii. les matières premières utilisées et le ou les procédés de production de carburant;
  - iii. La valeur estimée de l'intensité en carbone du cycle de vie du carburant d'hydrocarbure synthétique (en g CO<sub>2</sub>e/MJ). Dans la mesure du possible, veuillez fournir les valeurs d'intensité en carbone enregistrées d'un système réglementaire existant (par exemple, la *British Columbia Low Carbon Fuel Standard*<sup>21</sup>).
- c. Dans le cadre du processus d'approvisionnement proposé, les offres à commandes seraient émises d'ici novembre à décembre 2022 et les livraisons de carburant se feraient entre le 1<sup>er</sup> juin 2023 et le 31 mai 2025. Veuillez répondre aux questions suivantes pour cette période :
  - i. Combien de jours ou de semaines de préavis votre organisation doit-elle donner pour :
    1. la source, l'achat et la réception de carburants d'hydrocarbures synthétiques;
    2. Mélanger les carburants d'hydrocarbures synthétiques avec les carburants conventionnels afin de fournir un carburant fini au gouvernement du Canada?
  - ii. Prévoyez-vous être en mesure d'approvisionner le même producteur de carburant d'hydrocarbure synthétique pour la durée totale de 2 ans de l'offre à commandes qui en résulte? Veuillez expliquer.
  - iii. Seriez-vous en mesure de fournir des documents démontrant que vous avez obtenu une source de carburant d'hydrocarbure synthétique au moment de l'offre (par exemple, une lettre d'intention du producteur de carburant)? Veuillez expliquer.
- d. Avez-vous des commentaires concernant les exigences relatives à l'intensité en carbone du carburant d'hydrocarbure synthétique et aux matières premières décrites à la section B2 de la

<sup>21</sup> Voir les publications de la *British Columbia Clean Fuel Standard* à l'adresse suivante : <https://www2.gov.bc.ca/gov/content/industry/electricity-alternative-energy/transportation-energies/renewable-low-carbon-fuels/fuel-lifecycle-assessment> (en anglais seulement).

DR?

- i. En particulier, prévoyez-vous des problèmes liés au respect de la valeur maximale d'intensité en carbone de 37 gCO<sub>2e</sub>/MJ à l'aide du *modèle d'analyse du cycle de vie du combustible* du gouvernement du Canada?
- e. Avez-vous d'autres commentaires concernant la conformité aux exigences du gouvernement du Canada en matière de carburant d'hydrocarbure synthétique?

Le gouvernement du Canada croit comprendre que les offrants peuvent avoir besoin de temps ou d'infrastructures supplémentaires (par exemple, entreposage, mélange, distribution) pour fournir du carburant mélangé fini aux emplacements présélectionnés, comme indiqué à l'annexe D. Le gouvernement propose donc une approche d'approvisionnement souple qui pourrait comprendre jusqu'à trois volets distincts – 1) carburant conventionnel, 2) carburant mélangé et 3) réservations et réclamations – pour chaque groupe de besoins, chacune ayant ses propres modalités, conditions et procédures d'appel.

Les offres à commandes subséquentes fonctionneraient parallèlement à l'offre à commandes principale et nationale (OCPN) pour le carburant marin (E60HL-210051). Par conséquent, les groupes de besoins inclus dans la nouvelle offre à commandes seraient exclus de l'OCPN pour le carburant marin, afin de s'assurer qu'il n'y a qu'un fournisseur par groupe de besoins.

Le gouvernement sollicite des commentaires sur les questions suivantes :

### 3) Approche globale proposée pour l'approvisionnement

- a. Avez-vous des commentaires généraux sur l'approche globale proposée en matière d'approvisionnement et les volets présentés à la section B1 et décrits en détail dans B3, B4 et B5?
- b. Avez-vous d'autres volets à recommander en plus de ceux proposés? Dans l'affirmative, veuillez les décrire et expliquer pourquoi elles devraient être envisagées.
- c. Avez-vous des préoccupations à l'égard de la proposition selon laquelle les offres à commandes subséquentes seraient exploitées parallèlement à l'OCPN pour le carburant marin (E60HL-210051) et que les emplacements inclus dans les nouvelles offres à commandes seraient exclus de l'OCPN pour le carburant marin? Dans l'affirmative, veuillez expliquer.

### 4) Volet 2 (carburant mélangé) : Livraison d'un carburant fini composé d'un mélange de 40:60 par volume de carburant d'hydrocarbure synthétique et de carburant conventionnel.

- a. L'annexe D énumère une courte liste de régions et d'emplacements (exigences consolidées) où le gouvernement du Canada envisage d'acheter du carburant en vertu de la présente DR. Veuillez examiner cette liste et indiquer les groupes de besoins auxquelles vous pourriez fournir du carburant mélangé en vertu du volet 2. Pour chaque groupe de besoins, veuillez décrire :
  - i. la capacité existante de réception, de stockage, de mélange et de distribution de carburant avec des composants d'hydrocarbures synthétiques dans cette région,
  - ii. toute infrastructure ou tout équipement supplémentaire (par exemple, réservoirs de stockage, mélange et essais) qui serait nécessaire pour fournir du carburant mélangé au gouvernement du Canada et toute incidence sur le coût ou la logistique connexe.
  - iii. Dans les zones PQ351, NS221 et NL001, le gouvernement du Canada achète le Type 11 CGSB-3.11-2022 entre le 1<sup>er</sup> avril et le 31 octobre et Type 15 pour le reste de l'année. L'utilisation de carburant contenant des composants d'hydrocarbures synthétiques n'est pas autorisée dans le type 15; par conséquent, le volet 2 ne pouvait être utilisé dans ces endroits qu'entre le 1<sup>er</sup> avril et le 31 octobre de chaque année. Cette restriction crée-t-elle des considérations supplémentaires en matière de logistique, de chaîne d'approvisionnement ou d'infrastructure?

- b. Avez-vous des commentaires concernant :
- i. Les procédures de commande subséquente et de livraison pour le volet 2, comme il est décrit en B3.2?
  - ii. L'offre financière, l'évaluation et le calcul de la base de paiement proposés pour le volet 2, tel qu'il est détaillé en B4? En particulier, avez-vous des préoccupations à l'égard de :
    1. La base d'évaluation qui tient compte du coût calculé par tonne d'émissions de GES évitées (\$/tonne de CO<sub>2e</sub>).
    2. La base de paiement selon laquelle le prix unitaire ferme fourni au moment de l'offre est ajusté pour la valeur d'intensité en carbone fournie au moment de la livraison.
  - iii. Les exigences en matière de suivi et de rapports pour le volet 2, telles qu'elles sont décrites en B5.2?
- c. Comme il est indiqué en B4.2, les offrants seraient tenus de fournir un prix de majoration du carburant mélangé à l'unité ferme (en \$/L) pour chaque groupe de besoins liée à l'intensité en carbone du carburant. Ce prix représente les coûts de fourniture du carburant mélangé qui s'ajoutent au prix unitaire ferme du carburant conventionnel en vertu du volet 1.
- i. Avez-vous des commentaires sur cette approche?
  - ii. Pouvez-vous fournir une estimation de la majoration du carburant mélangé pour chaque groupe de besoins que vous avez identifiée à la question 4a ci-dessus?
- d. Avez-vous d'autres commentaires sur le volet 2?

**5) Volet 3 (réservation et réclamation) – Réclamer les attributs environnementaux de carburant d'hydrocarbure synthétique.** En vertu du volet 3, le gouvernement du Canada achèterait (réclamerait) les attributs environnementaux (par exemple, réduction des émissions pendant le cycle de vie) d'un volume déterminé de carburant d'hydrocarbure synthétique pur sans prendre la livraison physique de ce carburant. Les offrants seraient tenus d'acheter le carburant d'hydrocarbure synthétique et de le mélanger dans la même chaîne d'approvisionnement en carburant marin qui fournit au gouvernement du Canada du carburant conventionnel de ce type de produit (par exemple, mazout marine) en vertu du volet 1.

- a. L'annexe D énumère une courte liste de régions et d'emplacements (exigences consolidées) où le gouvernement du Canada envisage d'acheter du carburant en vertu de la présente DR. Veuillez examiner cette liste et indiquer les groupes de besoins auxquelles vous pourriez fournir du carburant au moyen du volet 3. Pour chaque groupe de besoins, veuillez décrire :
- i. la capacité existante de réception, de stockage et de mélange du carburant d'hydrocarbure synthétique dans cette région;
  - ii. les points de la chaîne d'approvisionnement où vous ajouteriez le carburant d'hydrocarbure synthétique, à l'aide d'un schéma ou d'un diagramme de processus si possible. Comme il est indiqué à la section B3.3, les offrants seraient tenus d'ajouter le carburant à un point de la chaîne d'approvisionnement qui est i) dans la même province que le groupe de besoins et ii) aussi près que possible de l'adresse de livraison avec le plus grand volume estimé de carburant requis;
  - iii. toute infrastructure ou tout équipement supplémentaire (par exemple, réservoirs de stockage, mélange et essais) qui serait nécessaire pour satisfaire aux exigences du gouvernement du Canada en matière de réservations et de réclamations et toute incidence sur le coût ou la logistique connexe.
- b. Avez-vous des commentaires concernant :
- i. Les procédures de commande subséquente et de livraison pour le volet 3, comme il est décrit en B3.3?
  - ii. L'offre financière, l'évaluation et le calcul de la base de paiement proposés pour le

- volet 3, tel qu'il est détaillé en B4? En particulier, avez-vous des préoccupations à l'égard de :
1. La base d'évaluation qui tient compte du coût calculé par tonne d'émissions de GES évitées (\$/tonne de CO<sub>2e</sub>).
  2. La base de paiement selon laquelle le prix unitaire ferme fourni au moment de l'offre est ajusté pour la valeur d'intensité en carbone ajoutée (ou réservée) dans le système.
- iii. Les exigences en matière de suivi et de rapports pour le volet 3, telles qu'elles sont décrites en B5.3?
- c. Comme il est indiqué en B4.2, les offrants seraient tenus de fournir un prix de réservation et de réclamation à l'unité ferme (en \$/L) pour chaque groupe de besoins liée à l'intensité en carbone du carburant. Ce prix représente les coûts pour réclamer les attributs environnementaux du carburant d'hydrocarbure synthétique sans en prendre la livraison physique.
- i. Avez-vous des commentaires sur cette approche?
  - ii. Pouvez-vous fournir une estimation du prix de la réservation et de la réclamation pour chaque groupe de besoins que vous avez identifiée à la question 5a ci-dessus?
- d. Avez-vous d'autres commentaires sur le volet 3?
- 6) **Évaluation financière et base de sélection.** Comme l'indique la section B4.4, l'offre réceptive dont le coût total de l'offre évalué est le plus bas pour chaque groupe de besoins sera recommandée pour l'adjudication d'une offre à commandes pour ce groupe de besoins.
- a. Avez-vous des commentaires sur l'évaluation financière et la base de sélection?
- 7) **Crédits pour carburant à faible émission de carbone.** En vertu du *Règlement fédéral sur les combustibles propres*, les producteurs et les distributeurs de carburant pourront obtenir des crédits de conformité à partir de la production ou de l'importation de carburant à faible émission de carbone, y compris les carburants d'hydrocarbures synthétiques. D'autres administrations canadiennes offrent également des crédits pour ces carburants (par exemple, la *British Columbia Low Carbon Fuel Standard*). Ces crédits réduisent les coûts associés à l'achat de ces carburants à faible émission de carbone.
- a. Le gouvernement du Canada s'attend à ce que les offrants fournissent des hydrocarbures synthétiques à un prix réduit en fonction de la valeur des crédits qu'ils reçoivent pour le carburant. Comment comptez-vous ces crédits dans le prix que vous offrez au gouvernement du Canada en vertu des volets 2 et 3?
- Le gouvernement sollicite également des commentaires sur les questions ci-dessous concernant d'autres aspects du processus d'achat proposé :
- 8) **Certification générale des critères environnementaux et sociaux**
- a. Votre organisation sera-t-elle en mesure de satisfaire aux exigences de certification des critères environnementaux et sociaux de l'option A ou de l'option B, ou de l'option C ou de l'option D, détaillés dans B6.1 au moment de l'offre? Veuillez expliquer.
- 9) **Exigences supplémentaires pour le carburant**
- a. ONGC-3.11-2022 — Le mazout marine comprend une nouvelle exigence d'essai pour déterminer le total des hydrocarbures aromatiques présents lors du mélange de composants d'hydrocarbures synthétiques. Veuillez expliquer comment votre organisation pourra répondre à cette exigence.
- b. **Diesel co-traité.** Certaines installations de production co-traitent de petits volumes de matières premières renouvelables (par exemple, graisses animales, huile de cuisson usée) avec des hydrocarbures pétroliers conventionnels pour produire un carburant diesel à faible intensité en

carbone. Le co-traitement n'est pas inclus dans la norme CAN/CGSB-3.11-2022 – Mazout marine et n'est donc pas conforme à cette norme.

- i. Produisez-vous ou consommez-vous actuellement des carburants à partir d'installations de co-traitement et avez-vous des préoccupations à ce sujet?

**10) Avez-vous d'autres commentaires concernant la présente DR?**

**ANNEXE D – TABLEAU DES GROUPES DE BESOINS**

Voir le document Microsoft Excel affiché en pièce jointe sur [www.achatsetventes.gc.ca](http://www.achatsetventes.gc.ca)

**ANNEXE E – MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS : INSPECTION ET CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES DE L'APPROVISIONNEMENT**

1. Les heures de ravitaillement, la quantité et le type de carburant requis seront transmis à l'entrepreneur par Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne par courriel, téléphone ou télécopieur, dans un délai raisonnable avant l'heure prévue d'arrivée du navire. La commande subséquente doit être confirmée par écrit, soit sur le formulaire PWGSC-TPSGC 942, soit sur un autre document approprié. Étant donné que l'application de certaines taxes est déterminée sur l'utilisation finale du produit, l'utilisation finale doit être indiquée au moment de la commande subséquente.
2. **Pour le volet 1 (carburant conventionnel)**  
L'entrepreneur doit fournir des services de soutage pendant les périodes de récupération de bouée, de dégivrage et d'opérations de recherche et de sauvetage, ce qui peut nécessiter des besoins de carburant imprévisibles dans les 4 heures suivant la commande subséquente.
3. **POUR LE NUMÉRO D'EXIGENCE (PQ351 47/TW) : Volet 1 (carburant conventionnel)**  
La livraison peut être requise 24 heures par jour, afin de charger une grande quantité de carburant dans un court laps de temps, 2 à 4 fois par an. L'entrepreneur doit indiquer ses heures normales de livraison et les frais, s'il y a lieu, pour la livraison en dehors des heures normales de livraison.
4. **POUR LES NUMÉROS D'EXIGENCE (NS221 93/PI) / (NS221 93/TW) / (NL001 93/PI) / (NL001 93/TW) : Volet 1 (carburant conventionnel)**  
L'entrepreneur doit fournir des services de soutage 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, y compris les jours fériés. L'entrepreneur doit être en mesure de livrer du carburant dans les 48 heures suivant l'appel.

## **ANNEXE F – MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE : INSPECTION ET CONDITIONS SUPPLÉMENTAIRES DE L'APPROVISIONNEMENT**

### **1. AVERTISSEMENT POUR INSPECTION**

**1.A** L'entrepreneur fournira au représentant de l'utilisateur désigné une copie de chaque reçu de livraison marine immédiatement après la livraison.

#### **1.B POUR LES ÉLÉMENTS DE L'EXIGENCE (NL001 93/PI) ET (NS221 93/PI)**

Tendance de colmatage du filtre (TCF)

Un entrepreneur garantit que le carburant aura une tendance de colmatage du filtre (TCF) de 1,56, ou un volume final filtré de 250 ml minimum lorsqu'il sera testé conformément à la méthode d'essai standard ASTM D2068 n'est PAS une condition préalable à l'acceptation de son offre. Toutefois, le MDN peut avoir besoin de carburant qui peut réussir cet essai. Par conséquent, le MDN peut demander un échantillon de carburant au fournisseur au moins 24 heures avant de passer une commande subséquente en vertu du volet 1 ou avant de prendre la livraison en vertu du volet 2. Le MDN est responsable de l'exécution de cet essai. Si les résultats de l'essai révèlent que le carburant ne respecte pas les limites de TCF exigées par le MDN, le MDN peut choisir de ne pas procéder à une commande subséquente.

Pour que son offre soit acceptée, l'entrepreneur doit garantir que le carburant fini contenant des composants d'hydrocarbures synthétiques sera conforme aux exigences de la section 4A ou 4B de la norme AFLP 1385 de l'OTAN. L'entrepreneur est responsable de ces essais et de la communication des résultats au MDN. Si les résultats de la section 4A ou 4B de l'AFLP 1385 de l'OTAN révèlent que le carburant ne respecte pas les limites, le MDN ne passera pas de commande subséquente à ce moment-là.

### **2. NAVIRES MILITAIRES AMÉRICAINS : Volet 1 (carburant conventionnel)**

L'entrepreneur fournira le produit, au besoin, à la marine des États-Unis, à la garde côtière des États-Unis et au Corps des Marines des États-Unis, conformément à l'Entente sur l'État des Forces de l'OTAN et au protocole d'entente entre la marine des États-Unis et le ministère de la Défense nationale. Les prix doivent inclure la taxe d'accise.

### **3. POUR L'ÉLÉMENT DE L'EXIGENCE (NS221 93/PI) : Volet 1 (carburant conventionnel)**

L'entrepreneur aura la capacité de fournir une quantité minimale de 5 500 000 litres en tout temps. La seule exception sera immédiatement après de grands travaux par les navires (env. 3 000 000 litres). Dans ce cas, la quantité minimale à mettre à disposition sera rétablie à sa quantité d'origine dans un délai de trois jours.

### **4. POUR LES ÉLÉMENTS DE L'EXIGENCE (NS221 93/PI) ET (NS221 93/LT) : Volet 1 (carburant conventionnel)**

a) L'entrepreneur doit fournir un service de 7 jours par jour, 24 heures par jour, y compris les jours fériés.

b) Même si l'entrepreneur doit être en mesure de livrer le carburant dans les 24 heures suivant la commande, en cas d'urgence invoquée par le ministère de la Défense nationale, l'entrepreneur s'efforcera de fournir le carburant plus tôt.

### **5. POUR L'ÉLÉMENT DE L'EXIGENCE (NS221 93/PI)**

a) Une longueur de la jetée d'au moins 600 pieds ou une surface portante minimale de 200 pieds.

- b) Une profondeur minimale d'eau (marée basse extrême) de 25 pieds pour accueillir les navires de classe HFX. Une longueur de la jetée d'un minimum de 200 pieds.
- c) Les trajectoires d'approche et de départ seront dégagées des obstacles, avec une marge de manœuvre suffisante pour que les navires de soutien opérationnel, dans tous les états météorologiques, puissent accoster à l'aide de remorqueurs.
- d) La capacité de pompage sera de 500 000 litres par heure ou plus pour l'approvisionnement des navires de soutien opérationnel. Dans le cas d'un produit d'urgence absolu peut être fourni plus rapidement par le réservoir.
- e) L'entrepreneur fournira des gestionnaires de ligne pour les navires d'accostage, sans frais supplémentaires, comme suit :
  - (i) Navires de classe HFX (beau temps : 3 équipages et mauvais temps : 6 équipages);
  - (ii) Patrouilleur hauturier pour l'Arctique (beau temps : 3 équipages et mauvais temps : 6 équipages);
  - (iii) La définition de beau et de mauvais temps sera laissée à la discrétion des autorités navales.
- f) Pour le ravitaillement opérationnel auxiliaire, il faut envoyer au moins deux (2) duc-d'Albe ou bollards ou bouées d'amarrage (env. 700 pieds entre eux) chacun capable d'accepter une charge de 50 tonnes pour fixer huit (8) pouces d'amarres de pointe et de poupe. Le fournisseur doit fournir une grue ou une tour de montage capable de soulever un tuyau d'alimentation et de s'atteler à la position d'alimentation à bord.

**6. POUR L'ÉLÉMENT DE L'EXIGENCE (NS221 93/LT)**

La capacité minimale de pompage du carburant livré par pétrolier alléger ou barge est de 120 000 litres par heure.

**7. POUR LES POSTES NÉCESSAIRES (NS221 93/TW), (NS221 93/PI), (BC251 71/BG) ET (NL001 93/PI)**

Les options 8.1.c et 8.1.d de « CAN/CGSB-3.11-2022, Mazout marine » s'appliquent comme suit :

- 8,1 c. Exigence pour la pré-approbation par l'acheteur des additifs
- d. Exigence de déclarer à l'acheteur l'utilisation et la posologie des additifs

8. Le carburant vendu dans la province de la Colombie-Britannique pour l'utilisation du ministère de la Défense nationale peut, dans certains cas, être exclu en vertu du *British Columbia Renewable and Low Carbon Fuel Requirements Regulation* ou la *Greenhouse Gas Reduction (Renewable and Low Carbon Fuel Requirements) Act*. Communiquez avec le gouvernement de la Colombie-Britannique pour obtenir de plus amples renseignements.

**ANNEXE G – MODÈLE D'OFFRE FINANCIÈRE, D'ÉVALUATION ET DE PAIEMENT**

Voir le document Microsoft Excel affiché en pièce jointe sur [www.achatsetventes.gc.ca](http://www.achatsetventes.gc.ca) .

## **ANNEXE H – FORMULAIRE D'INVITATION POUR LES JOURNÉES DE L'INDUSTRIE ET LES SÉANCES INDIVIDUELLES**

Veillez remplir le formulaire d'invitation afin de confirmer votre présence à la journée de l'industrie et aux consultations individuelles en cochant ou en indiquant votre ordre de préférence de la date et de l'heure et du nombre de participants qui assisteront aux séances.

Le Canada fera tout en son pouvoir pour satisfaire la date et l'heure de votre choix. Toutefois, si de nombreux fournisseurs demandent le même temps, le Canada procédera sur le principe du premier arrivé, premier servi.

<b>Nom de l'entreprise</b>	
<b>Personne-ressource</b>	
<b>Adresse</b>	
<b>Courriel</b>	
<b>Numéro de téléphone</b>	

<b>Journée de l'industrie</b>			
<b>Date</b>	<b>Heure</b>	<b>Disponibilité</b>	<b># des participants</b>
18 mai 2022	1230 – 1530 heure (HAE)	Journée de l'industrie	

<b>Séances individuelles</b>						
<b>Préférence*</b>	<b>Date</b>	<b>Heure** (HAE)</b>				
	6 juin 2022 (Lundi)	0930 – 1015 heures	1045 – 1130 heures	1245 – 1330 heures	1400 – 1445 heures	1515 – 1600 heures
	7 juin 2022 (Mardi)	0930 – 1015 heures	1045 – 1130 heures	1245 – 1330 heures	1400 – 1445 heures	1515 – 1600 heures
	8 juin 2022 (Mercredi)	0930 – 1015 heures	1045 – 1130 heures	1245 – 1330 heures	1400 – 1445 heures	1515 – 1600 heures
	9 juin 2022 (Jeudi)	0930 – 1015 heures	1045 – 1130 heures	1245 – 1330 heures	1400 – 1445 heures	1515 – 1600 heures
	10 juin 2022 (Vendredi)	0930 – 1015 heures	1045 – 1130 heures	1245 – 1330 heures	1400 – 1445 heures	1515 – 1600 heures

\*Les fournisseurs doivent choisir 3 dates et classer par préférence (1, 2, 3).

\*\*Les fournisseurs doivent choisir 3 créneaux horaires (encerclez vos choix) pour chaque date choisie.

Remarque : Les dates et heures choisies par les fournisseurs ne sont pas garanties, mais le Canada fera de son mieux pour répondre à toutes les demandes.

### **Liste des participants**

	<b>Noms</b>	<b>Position</b>	<b>Participation à la journée de l'industrie (Oui/Non)</b>	<b>Participation à des séances individuelles (Oui/Non)</b>
1				
2				
3				
4				

