



Présidente
du Conseil du Trésor

President
of the Treasury Board

RAPPORT ANNUEL AU PARLEMENT



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

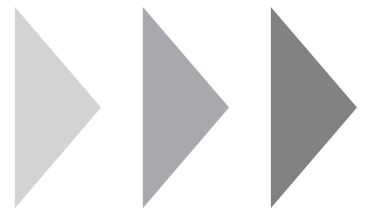
Exercice 2002-2003

rapport ►►►
annuel

Canada 

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

Exercice 2002–2003



© Sa Majesté la Reine du chef du Canada,
représentée par la présidente du Conseil du Trésor, 2003
N° de catalogue BT76-1/2003
ISBN 0-662-67610-6

On peut se procurer ce document sur médias substitués
et sur le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, à l'adresse suivante :
www.tbs-sct.gc.ca

Message de la Présidente

J'ai le plaisir de déposer au Parlement le Rapport sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*, prévu aux termes de cette loi, pour l'exercice 2002-2003.

La présidente du Conseil du Trésor,

La version papier a été signée par la présidente du Conseil du Trésor,

Lucienne Robillard

Table des matières

Résumé	i
1. Introduction	1
1.1 <i>Loi sur les carburants de remplacement</i>	1
2. Conformité à la <i>Loi sur les carburants de remplacement</i>	2
2.1 Nouvelles acquisitions	2
2.2 Utilisation de carburants de remplacement par les véhicules du parc automobile fédéral.....	3
2.3 Exemples des progrès réalisés en matière d'utilisation de carburants de remplacement et de réduction des émissions	4
2.4 Principaux obstacles à une plus grande utilisation de carburants de remplacement	6
3. Conclusion	8
Annexe 1 – Terminologie	11
Annexe 2 – Nouvelles acquisitions.....	13
Annexe 3 – Définition des en-têtes des tableaux.....	16

Résumé

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

La *Loi sur les carburants de remplacement* (Loi) prévoit que le président du Conseil du Trésor doit faire rapport chaque année sur l'application de cette loi pour l'ensemble des entités du gouvernement fédéral mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

Exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement*

La Loi prévoit que, après une période d'application graduelle de sept ans, à l'exercice commençant le 1^{er} avril 2004, 75 p. 100 de l'ensemble des automobiles, fourgonnettes, camions utilitaires légers et moyens et autobus exploités par les ministères et organismes fédéraux devront être capables de fonctionner aux carburants de remplacement, lorsque cela est rentable et faisable.

Pour l'exercice qui a débuté le 1^{er} avril 2002, la Loi exigeait que 75 p. 100 des véhicules nouvellement acquis, pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement était jugée rentable et faisable, soient capables d'utiliser ces carburants de remplacement.

La Loi précise aussi qu'il incombe à chaque entité du gouvernement fédéral, lorsque cela est rentable et faisable, d'utiliser de carburants de remplacement dans tout véhicule automobile pouvant fonctionner aux carburants de remplacement.

Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement*

En ce qui concerne l'acquisition de véhicules pouvant fonctionner aux carburants de remplacement, les activités menées par les entités du gouvernement fédéral mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP ont permis au gouvernement fédéral de respecter pleinement, et même de dépasser, les exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement* pour une sixième année d'affilée.

En ce qui concerne l'utilisation de carburants de remplacement, les organisations fédérales ont signalé que tous les véhicules du parc fédéral pouvant fonctionner aux carburants de remplacement les utilisent autant que possible.

1. Introduction

La *Loi sur les carburants de remplacement* (Loi) prévoit que le président du Conseil du Trésor doit faire rapport chaque année sur l'application de cette loi pour l'ensemble des entités du gouvernement fédéral (ministères et organismes) mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP.

1.1 *Loi sur les carburants de remplacement*

La Loi, qui a été sanctionnée le 22 juin 1995, est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1997. Elle a pour objet d'accroître l'utilisation au Canada de carburants de remplacement dans les véhicules automobiles afin de diminuer les émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre, et de réduire la dépendance à l'égard des produits à base de pétrole pour le transport. La Loi vise les véhicules du parc automobile fédéral et aide le gouvernement à devenir un chef de file de l'utilisation de carburants de remplacement.

La Loi prévoit que, après une période d'application graduelle de sept ans, à l'exercice commençant le 1^{er} avril 2004, 75 p. 100 de l'ensemble des automobiles, fourgonnettes, camions utilitaires légers et moyens et autobus exploités par les ministères et organismes fédéraux devront globalement fonctionner aux carburants de remplacement lorsque cela est rentable et faisable.

Plus précisément, la Loi exige que les ministères et organismes examinent l'acquisition de chaque nouveau véhicule en fonction de la consommation annuelle estimative de carburant et des principales utilisations opérationnelles qui en sont faites, et vérifient s'il est rentable et faisable d'utiliser des carburants de remplacement. On a interprété cette exigence législative de la façon suivante : s'il en coûte moins cher d'exploiter un nouveau véhicule fonctionnant à un carburant de remplacement qu'à un carburant traditionnel, et si le véhicule peut remplir ses fonctions opérationnelles, il fait partie du groupe des véhicules nouvellement acquis qui sont capables de fonctionner aux carburants de remplacement.

La Loi prévoit que, pour l'exercice qui a commencé le 1^{er} avril 1997, 50 p. 100 des véhicules de ce groupe devaient être capables de fonctionner aux carburants de remplacement. Pour l'exercice qui a commencé le 1^{er} avril 1998, cette proportion passait à 60 p. 100. Pour l'exercice qui a commencé le 1^{er} avril 1999 et pour les suivants, 75 p. 100 des véhicules rentables doivent être capables de fonctionner aux carburants de remplacement.

La Loi précise également qu'il incombe à chaque entité du gouvernement fédéral, lorsque cela est rentable et faisable, d'utiliser du carburant de remplacement pour l'exploitation des véhicules automobiles capables de fonctionner à ce carburant.

En juillet 1995, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a révisé la *Politique sur les véhicules automobiles* pour faire en sorte que la Loi et le règlement qui en découle soient appliqués efficacement, et pour offrir aide et orientation aux ministères et organismes afin qu'ils puissent s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Loi.

Le présent document constitue le sixième rapport annuel sur l'application de la *Loi sur les carburants de remplacement*.

La section 2 du Rapport évalue la conformité du gouvernement fédéral à la Loi. La section 2.1 résume l'application de la Loi relativement à l'acquisition de véhicules durant l'exercice 2002-2003 et la section 2.2 fait rapport du degré d'utilisation de carburants de remplacement par les véhicules du parc automobile fédéral durant ce même exercice. La section 2.3 donne des exemples des progrès réalisés quant à l'utilisation de carburants de remplacement et à la réduction des émissions, tandis que la section 2.4 décrit certains des principaux obstacles à leur utilisation par les véhicules du parc automobile fédéral.

La section 3 termine le rapport par une analyse de la volonté du gouvernement fédéral de continuer à se conformer aux exigences de la Loi.

2. Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement*

Compte tenu des acquisitions de tous les ministères et organismes, le gouvernement fédéral rapporte qu'il respecte entièrement la Loi. La section 2.1 donne un aperçu de l'application de la Loi dans l'ensemble du gouvernement.

De plus, il est signalé que tous les véhicules du parc automobile fédéral capables de fonctionner aux carburants de remplacement utilisent ces carburants autant que possible.

2.1 Nouvelles acquisitions

Le tableau suivant résume la façon dont la Loi a été appliquée à l'échelle gouvernementale au cours de l'exercice 2002-2003. Il montre qu'au moins 75 p. 100 de tous les véhicules nouvellement acquis, pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement serait rentable et faisable, sont effectivement capables de fonctionner aux carburants de remplacement. (La définition des en-têtes des tableaux se trouve à l'annexe 3.)

Nombre total de véhicules acquis	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis	Objectif de 75 p. 100 – acquisitions exigées par la Loi
4 004	375	64	489	48

L'annexe 2 indique brièvement comment la Loi a été appliquée dans les divers ministères et organismes.

Les exigences de la Loi ont été respectées et même dépassées

Les acquisitions des ministères et organismes ont permis au gouvernement fédéral de dépasser les exigences de la Loi pour 2002-2003, ce qui peut s'expliquer par le mandat que se sont donné certains ministères et organismes de prêcher par l'exemple et d'utiliser de carburants de remplacement. Ces ministères et organismes fédéraux ont cherché le plus possible au cours de l'exercice 2002-2003 à acquérir des véhicules qui consomment de carburants de remplacement.

D'après l'information fournie par les ministères et organismes, et les données contenues dans le Système de données statistiques sur les véhicules de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, on estime que 98 p. 100 des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement achetés en 2002-2003 avaient été produits en usine et que 2 p. 100 avaient été convertis après leur acquisition. Ces résultats constituent les meilleures évaluations effectuées au moment du dépôt du présent rapport.

2.2 Utilisation de carburants de remplacement par les véhicules du parc automobile fédéral

La Loi exige, lorsque cela est rentable et faisable, que les entités du gouvernement fédéral se servent autant que possible de carburants de remplacement pour exploiter tout véhicule du parc automobile fédéral qui est déjà capable de fonctionner à ces carburants.

Le tableau suivant résume la consommation estimative de carburant par genre de carburant pour l'exercice 2002-2003 pour les 18 ministères et organismes ayant les plus grands parcs automobiles¹.

Genre de carburant	Nombre approximatif de véhicules	Estimation de la consommation annuelle totale	Consommation annuelle moyenne par véhicule
Carburants traditionnels			
Essence ² (y compris E10 et véhicules hybrides)	21 964	65 496 971 l	2 982 l
Carburant diesel	1 097	2 779 518 l	2 534 l
Carburants de remplacement			
Gaz naturel	298	318 084 kg	1 067 kg
Propane	426	1 125 398 l	2 642 l
Éthanol 85	673	250 021 l	372 l
Électricité	5	données non disponibles	données non disponibles
Total	24 463		

2.3 Exemples des progrès réalisés en matière d'utilisation de carburants de remplacement et de réduction des émissions

Les exemples donnés ci-dessous montrent l'utilisation de carburants de remplacement et les progrès réalisés en matière de réduction des émissions par le gouvernement fédéral au cours de l'exercice 2002-2003 :

1. Ces ministères et organismes sont Affaires indiennes et du Nord Canada, Agence canadienne d'inspection des aliments, Agence des douanes et du revenu du Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada, Citoyenneté et Immigration Canada, Conseil national de recherches Canada, Défense nationale, Développement des ressources humaines Canada, Environnement Canada, Gendarmerie royale du Canada, Industrie Canada, Parcs Canada, Pêches et Océans Canada, Ressources naturelles Canada, Santé Canada, Service correctionnel Canada, Transports Canada et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.
2. Essence : La consommation d'essence comprend la consommation d'éthanol 10, parce qu'on ne dispose pas de données fiables sur la consommation de ce carburant; en effet, ces ventes ne sont pas toujours consignées individuellement dans les systèmes de rapports actuels par les sociétés pétrolières ou par les entrepreneurs assurant la gestion des parcs automobiles. Par conséquent, l'éthanol 10 est intégré aux données relatives à l'essence. Les entités du gouvernement fédéral mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP s'efforcent d'utiliser le plus possible le carburant mixte éthanol 10 (E10) dans leurs véhicules à essence. Les véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité ont été inclus dans la présente section.

1. En novembre 2002, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il prêchait par l'exemple en prenant des mesures additionnelles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des véhicules du parc automobile en utilisant des véhicules à faible consommation d'énergie et des carburants de remplacement. Par exemple, l'achat d'éthanol 10, lorsque disponible; l'établissement d'un nouveau critère pour l'acquisition de véhicules sans risques pour le climat; et, à compter de l'année modèle 2004, l'ajout des émissions de GES au coût et à la consommation d'essence comme critère obligatoire lors de nouvelles acquisitions.
2. Agriculture et Agroalimentaire Canada a ouvert cinq autres postes de ravitaillement en éthanol 85 pour un total de sept postes de ravitaillement au Canada et un poste commercial situé dans la Région de la capitale nationale. Le nombre de véhicules du parc automobile fédéral qui fonctionnent à l'éthanol 85 a augmenté considérablement au cours du présent exercice, passant de 205 à 673.
3. Agriculture et Agroalimentaire Canada a acquis 33 petits véhicules alimentés à l'électricité et Service correctionnel Canada en a acquis 4 en remplacement de camionnettes et mini-fourgonnettes fonctionnant aux combustibles fossiles. La Cour suprême du Canada a également acquis un petit véhicule alimenté à l'électricité.
4. L'arrivée sur le marché canadien de véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité a été bien accueillie par le gouvernement fédéral, qui les trouve pratiques et bons pour l'environnement. De tels véhicules hybrides ne sont pas actuellement considérés comme des véhicules utilisant de carburants de remplacement du point de vue de l'acquisition de véhicules automobiles en vertu de la Loi et, à ce titre, ils ne sont pas comptés dans la colonne « nombre réel de véhicules aux carburants de remplacement acquis » du tableau de la section 2.1 de ce rapport. Il reste que les véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité émettent sensiblement moins de polluants que les véhicules à essence traditionnels. Le gouvernement fédéral a acquis 46 véhicules hybrides de ce genre au cours de l'exercice 2002-2003 (voir le tableau qui suit), et utilise en tout 132 de ces véhicules à haut rendement énergétique.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité acquis en 2002-2003
Affaires indiennes et du Nord Canada	2
Agence de promotion économique du Canada Atlantique	2
Agence des douanes et du revenu du Canada	1
Défense nationale	5

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité acquis en 2002-2003
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada	1
Environnement Canada	2
Gendarmerie royale du Canada	3
Greffe de la Cour fédérale du Canada	2
Industrie Canada	1
Parcs Canada	2
Ressources naturelles Canada	4
Santé Canada	7
Service correctionnel	5
Transports Canada	7
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	2
Total	46

2.4 Principaux obstacles à une plus grande utilisation de carburants de remplacement

Le gouvernement fédéral s'est engagé à accroître l'utilisation de carburants de remplacement pour les véhicules du parc automobile fédéral. Cependant, certains facteurs externes continuent de limiter les possibilités d'utilisation de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement. Durant les six derniers exercices, l'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et l'utilisation de ces carburants ont été réduites par une infrastructure limitée de distribution de carburants de remplacement dans de nombreuses régions du pays et par le choix et l'offre limités de véhicules alimentés aux carburants de remplacement chez les fabricants.

Voici un résumé des principaux obstacles.

1. L'exercice 2002-2003 s'est encore caractérisé par une offre limitée de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement produits en usine qui conviennent aux activités du gouvernement fédéral, comparativement aux modèles de véhicules à essence. Les fabricants d'automobiles ne produisent pas encore le nombre originellement prévu de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et l'offre de tels véhicules au Canada demeure

limitée, car celle-ci est dictée surtout par les besoins en matière de production du marché américain, qui est plus vaste.

2. Par rapport aux catégories semblables de véhicules à essence, les coûts supplémentaires pour l'acquisition de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement produits en usine variaient de 3 085 \$ à 14 431 \$, dans le cas des véhicules au propane et au gaz naturel, et de 159 \$ à 2 876 \$ pour ceux fonctionnant à l'éthanol 85. Le coût des trousse de conversion au propane et au gaz naturel variait de 4 095 \$ à 5 695 \$. Compte tenu du prix de l'essence et de la moyenne assez faible de kilomètres parcourus annuellement par les véhicules du gouvernement fédéral, l'utilisation de carburants de remplacement sera probablement moins rentable. Les trousse dont le prix est moins élevé font généralement appel à une technologie plus ancienne et moins avancée, tandis que celles dont le prix est plus élevé utilisent une technologie plus récente et plus propre.
3. L'efficacité et la qualité des trousse de conversion des véhicules demeurent discutables, compte tenu de ce que l'analyse des émissions produites par les véhicules convertis révèle parfois des concentrations plus élevées que celles des véhicules à essence. De plus, les ordinateurs de diagnostic de pointe qui se trouvent à bord des nouveaux véhicules restreignent beaucoup la capacité de l'industrie de convertir adéquatement les moteurs. C'est pourquoi le gouvernement fédéral préfère nettement les véhicules à carburants de remplacement produits en usine; il en résulte que ces véhicules à peu près 98 p. 100 des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis en 2002-2003.
4. Les infrastructures de distribution de gaz naturel et de propane sont encore limitées; l'offre de ces carburants à l'extérieur des régions urbaines n'est pas constante et les heures d'ouverture des fournisseurs sont souvent réduites. Au cours de l'exercice 2002-2003, l'éthanol 85 était uniquement disponible à un poste de ravitaillement de la Région de la capitale nationale. Les ministères fédéraux ont installé des réservoirs d'éthanol 85 sur des sites gouvernementaux afin d'étendre l'utilisation et la disponibilité de ces carburants de remplacement.
5. La disponibilité et les heures d'ouverture des centres agréés (en vertu des garanties) qui offrent des services d'entretien et de réparation des véhicules produits en usine ou convertis aux carburants de remplacement sont limitées, ce qui restreint l'utilisation de véhicules aux carburants de remplacement dans de nombreux endroits. Par ailleurs, certains ministères ont signalé que le nombre limité de centres agréés s'est traduit par des coûts d'entretien et de réparation plus élevés.
6. Il arrive que les autorités gouvernementales interdisent l'utilisation des véhicules au propane dans certains endroits, comme les stationnements souterrains et certaines aires de trafic des aéroports.

7. L'ajout d'un réservoir à carburant de remplacement réduit parfois la capacité des véhicules. Par exemple, l'espace de chargement s'en trouve souvent réduit.

3. Conclusion

Au cours de l'exercice 2002-2003, les activités des entités du gouvernement fédéral mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP ont permis au gouvernement fédéral de se conformer entièrement aux exigences de la Loi. Il convient de noter que le gouvernement fédéral les a respectées tous les ans depuis que la Loi est entrée en vigueur en avril 1997.

Le gouvernement fédéral est résolu à continuer d'observer les exigences de la Loi et à faire preuve de leadership pour atteindre tous les objectifs fédéraux en matière d'environnement. L'utilisation accrue de carburants de remplacement et de véhicules fonctionnant à ces carburants demeure une priorité pour les ministères et organismes, dans la mesure où elle est rentable et faisable, compte tenu de leurs besoins particuliers.

Le gouvernement fédéral constate que l'offre de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et de l'infrastructure qui y est associée n'atteint pas encore les niveaux prévus lors de l'adoption de la Loi en juin 1995. Jusqu'à présent, le gouvernement fédéral s'est buté à de nombreux obstacles qui imposent des limites d'ordre pratique à l'utilisation de carburants de remplacement et des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement. Au fur et à mesure que ces obstacles seront surmontés, on pourra sûrement acquérir plus de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement pour le parc automobile fédéral et se servir davantage de carburants de remplacement dans l'ensemble du gouvernement fédéral.

Accroître l'utilisation de carburants de remplacement et de véhicules fonctionnant à ces carburants n'est qu'une des nombreuses mesures prises par le gouvernement fédéral pour réduire les émissions nocives de son parc automobile. Ainsi, l'un des critères maintenant utilisés pour évaluer les soumissions pour les véhicules du gouvernement fédéral est la consommation de carburant, ce qui accorde un avantage aux véhicules qui ont un haut rendement énergétique. À compter de l'année modèle 2004, les émissions de GES seront ajoutées comme critère d'évaluation obligatoire.

La modernisation du parc automobile fédéral, grâce à laquelle des véhicules plus neufs, plus propres et à meilleur rendement énergétique remplacent des véhicules faisant appel à une technologie plus ancienne, a mené à une réduction importante des gaz à effet de serre et des émissions nocives à la surface de la terre. Un récent rapport sur le parc automobile fédéral, commandé par Ressources naturelles Canada comme partie intégrante de l'initiative des véhicules du gouvernement fédéral pour mesurer les progrès réalisés dans le domaine énergétique depuis 1995-1996, a fourni des résultats encourageants. Selon ces résultats, la

réduction générale des niveaux d'émissions de polluants comme les hydrocarbures totaux (THC), le monoxyde de carbone (CO) et les oxydes d'azote (Nox), pour le parc automobile fédéral, atteint plus de 30 p. cent. Le rapport fait également état de 7 p. 100 de réduction des émissions de gaz à effet de serre (dioxyde de carbone) du tuyau d'échappement durant la même période.

De bonnes pratiques de gestion du parc automobile associées à une approche axée sur le cycle de vie complètent la Loi et garantissent que le gouvernement fédéral acquiert et utilise des véhicules automobiles en respectant l'environnement.

Annexe 1 – Terminologie

On trouve dans la présente annexe la définition de certains termes utilisés fréquemment dans le rapport.

Carburant de remplacement

Aux termes de la Loi, les *carburants de remplacement* comprennent notamment l'éthanol, le méthanol, le gaz propane, le gaz naturel, l'hydrogène et l'électricité, lorsqu'ils constituent l'unique source d'énergie de propulsion directe du véhicule.

Aux fins de l'acquisition de véhicules automobiles, le *Règlement sur les carburants de remplacement* élargit la définition donnée ci-dessus du terme carburant de remplacement aux carburants mixtes constitués au moins à 50 p. 100 d'un carburant de remplacement. Cette définition s'applique également aux véhicules polycarburant et bicarburant aux fins de l'acquisition de véhicules automobiles. Des consultations sont actuellement en cours pour savoir si le *Règlement sur les carburants de remplacement* peut être modifié afin d'inclure les véhicules alimentés à l'essence et à l'électricité aux fins de la Loi, et s'il y a lieu de modifier ce règlement.

Aux fins de l'utilisation de carburants de remplacement, le *Règlement sur les carburants de remplacement* élargit aussi la définition donnée ci-dessus de ce terme aux biocarburants diesels et aux carburants mixtes qui incluent n'importe quelle quantité de carburants de remplacement approuvés.

Faisable

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

La définition de la faisabilité opérationnelle variera selon les ministères et organismes en fonction d'une multitude de variables, dont les profils de déplacement du véhicule, le mandat du ministère ou de l'organisme, la disponibilité de carburants de remplacement à tous les endroits où le véhicule doit aller, les lois locales (ou règlements municipaux), les exigences de rendement du véhicule, ainsi que la disponibilité de véhicules ou de trousse de conversion convenables.

Rentable

L'utilisation de carburants de remplacement est jugée rentable s'il peut être démontré que le coût supplémentaire de la conversion d'un véhicule à l'utilisation de carburants de remplacement ou de l'acquisition d'un véhicule fonctionnant aux carburants de remplacement produit en usine sera récupéré grâce aux économies de carburant réalisées pendant la durée utile du véhicule.

Si les économies nettes sont supérieures à 1 \$, l'utilisation de carburants de remplacement est jugée rentable.

Véhicule automobile

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

Véhicule bicarburant

Véhicule équipé de deux systèmes d'alimentation distincts qui peut utiliser deux carburants différents (p. ex., un véhicule bicarburant à essence/au propane peut fonctionner à l'essence ou au propane).

Véhicule polycarburant

Véhicule équipé d'un seul système d'alimentation qui peut utiliser l'un ou l'autre des deux carburants capables de l'alimenter ou un mélange des deux (par exemple, un véhicule à l'éthanol 85 peut utiliser de l'essence uniquement ou un mélange d'essence et d'éthanol comportant jusqu'à 85 p. 100 d'éthanol).

Annexe 2 – Nouvelles acquisitions

Le tableau suivant est un sommaire de l'application de la Loi par les ministères et les organismes durant l'exercice 2002-2003. Les données fournies résultent de consultations tenues avec chaque ministère ou organisme.

Les ministères et organismes mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP, mais qui ne figurent pas dans la liste ci-dessous, *n'ont pas* acquis de nouveaux véhicules durant l'exercice 2002-2003. Ils respectent la Loi, mais leur acquisition de véhicules alimentés aux carburants de remplacement est nulle.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
ANNEXE I				
Affaires indiennes et du Nord Canada	20	1	1	5
Agriculture et Agroalimentaire Canada	126	10	10	112
Anciens Combattants Canada	2	0	0	0
Citoyenneté et Immigration Canada	26	8	0	1
Conseil du Trésor	2	0	0	0
Défense nationale	924	3	0	15
Développement des ressources humaines Canada	1	0	0	0
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada	2	0	0	0
Environnement Canada	55	26	14	12
Industrie Canada	58	0	0	7
Ministère de la Justice Canada	1	0	0	0
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international	5	0	0	1
Ministère des Finances Canada	1	0	0	0
Patrimoine canadien	3	0	0	0
Pêches et Océans Canada	130	24	0	4
Ressources naturelles Canada	49	0	0	22
Santé Canada	104	19	7	10
Solliciteur général Canada	1	0	0	0
Transports Canada	74	1	1	18
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	15	1	1	2
Totaux de l'annexe I	1 599	93	34	209

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
ANNEXE I.1				
Agence canadienne de développement international	1	0	0	0
Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec	1	0	0	0
Agence de promotion économique du Canada Atlantique	5	0	0	0
Agence spatiale canadienne	1	0	0	0
Archives nationales du Canada	2	1	1	1
Bureau du Conseil privé	1	0	0	0
Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile	5	4	0	0
Commissariats à l'information et à la protection de la vie privée	1	0	0	0
Commission canadienne des grains	1	0	0	0
Commission nationale des libérations conditionnelles	3	0	0	1
Gendarmerie royale du Canada	183	39	9	114
Greffe de la Cour fédérale du Canada	3	0	0	1
Office national de l'énergie	1	0	0	0
Registraire de la Cour suprême du Canada et la partie de la fonction publique du Canada nommée en vertu du paragraphe 12(2) de la <i>Loi sur la Cour suprême</i>	1	0	0	0
Service correctionnel Canada	110	20	18	31
Statistique Canada	1	0	0	0
Totaux de l'annexe I.1	1 996	265	23	148

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable	Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
ANNEXE II				
Agence canadienne d'inspection des aliments	243	0	0	121
Agence des douanes et du revenu du Canada	113	5	4	9
Parcs Canada	61	11	2	2
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	7	0	0	0
Commission canadienne de sûreté nucléaire	4	0	0	0
Conseil national de recherches Canada	11	1	1	0
Totaux de l'annexe II	439	17	7	132
Totaux de toutes les annexes	4 004	375	64	489

Annexe 3 – Définition des en-têtes des tableaux

Ministère ou organisme

Toutes les entités du gouvernement fédéral (ministères ou organismes) figurant aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* qui ont fait l'acquisition de véhicules durant l'exercice 2002-2003.

Nombre de véhicules acquis

Le nombre total de véhicules acquis par les ministères ou organismes durant l'exercice 2002-2003.

Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable

Le nombre de véhicules acquis en 2002-2003 qu'on estime ne pas être plus coûteux à faire fonctionner aux carburants de remplacement qu'aux carburants traditionnels.

Nombre de véhicules pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable

Le nombre de véhicules acquis en 2002-2003 qu'on estime ne pas être plus coûteux à faire fonctionner aux carburants de remplacement qu'aux carburants traditionnels *et* qui peuvent remplir leurs fonctions opérationnelles en utilisant de carburants de remplacement.

Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis

Le nombre réel de véhicules acquis en 2002-2003 qui peuvent fonctionner aux carburants de remplacement.

Objectif de 75 p. 100 – acquisitions exigées par la Loi

Le nombre total de véhicules acquis en 2002-2003 qui devraient être capables de fonctionner aux carburants de remplacement, conformément à la *Loi sur les carburants de remplacement*.

Pour l'exercice 2002-2003, la Loi prévoit que 75 p. 100 de tous les véhicules acquis pour lesquels il est déterminé que l'utilisation de carburants de remplacement est rentable et faisable doivent être capables de fonctionner aux carburants de remplacement.