

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

Exercice financier 1999-2000

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada,
représentée par la présidente du Conseil du Trésor, 2000
N° de catalogue BT76-1/2000
ISBN 0-662-65257-6



Ce document est disponible en médias substitués
et sur le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, à l'adresse suivante :
<http://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 financier 1999-2000.

La présidente du Conseil du Trésor,

Lucienne Robillard



Table des matières

Résumé

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 Acquisitions de nouveaux véhicules	2
2.2 Utilisation de carburants de remplacement pour véhicules dans le parc automobile fédéral	3
3. Conclusion	5
3.1 Engagement du gouvernement fédéral	5
3.2 Facteurs clés limitant la viabilité des carburants de remplacement pour véhicules	6
Annexe 1 – Terminologie	9
Annexe 2 – Acquisitions de nouveaux véhicules	11
Annexe 3 – Définitions des en-têtes de tableau	15



RÉSUMÉ

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

La *Loi sur les carburants de remplacement* (LCR) exige que le président du Conseil du Trésor fasse rapport chaque année sur l'application de la Loi pour tous les organismes gouvernementaux fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement*

En ce qui concerne l'acquisition des véhicules à carburants de remplacement pour véhicules (CRV), grâce aux activités menées par les organismes fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le gouvernement fédéral a respecté pleinement et, en fait, a excédé les exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement* pour une troisième année d'affilée.

Les organismes fédéraux ont signalé que tous les véhicules du parc fédéral pouvant fonctionner aux CRV les utilisent autant que possible.

Exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement*

Aux termes de la Loi, après une période d'application graduelle de sept ans, pour l'exercice débutant le 1^{er} avril 2004, si cela est rentable et possible, 75 % de l'ensemble des automobiles, des fourgonnettes, des véhicules utilitaires légers et moyens et des autobus des ministères et des organismes fédéraux doivent utiliser des CRV.

Pour l'exercice débutant le 1^{er} avril 1999, la Loi exigeait, si l'utilisation des CRV était jugée rentable et possible, que 75 % des nouveaux véhicules devaient pouvoir utiliser ces carburants.

La Loi exige également que, si cela est rentable et possible, un organisme fédéral devra utiliser des CRV dans tout véhicule automobile pouvant fonctionner avec ces carburants.



1. INTRODUCTION

La *Loi sur les carburants de remplacement* (LCR) exige que le président du Conseil du Trésor fasse rapport chaque année sur l'application de la Loi pour tous les organismes gouvernementaux fédéraux (ministères et organismes) mentionnés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP).

1.1 *Loi sur les carburants de remplacement*

La *Loi sur les carburants de remplacement* a été sanctionnée le 22 juin 1995 et est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1997. Elle a pour objet d'accélérer le rythme de l'utilisation, au Canada, des carburants de remplacement pour véhicules (CRV) dans les véhicules automobiles afin de réduire les émissions de dioxyde de carbone et d'autres gaz à effet de serre, ce qui diminuerait la dépendance aux produits à base de pétrole pour le transport. La Loi vise le parc automobile fédéral. Le gouvernement joue donc un rôle de premier plan dans l'utilisation des CRV.

Aux termes de la Loi, après une période d'application graduelle de sept ans, pour l'exercice débutant le 1^{er} avril 2004, si cela est rentable et possible, 75 % de l'ensemble des automobiles, des fourgonnettes, des véhicules utilitaires légers et moyens et des autobus utilisés par des ministères et des organismes fédéraux doivent aussi utiliser des CRV.

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 tâches opérationnelles principales de celui-ci. Elle exige également qu'ils établissent s'il serait rentable et possible d'utiliser les CRV. On a interprété cette exigence législative de la façon suivante : s'il en coûte moins cher de faire fonctionner un véhicule aux CRV qu'à un carburant traditionnel, et si le véhicule peut remplir ses fonctions opérationnelles, il fera dorénavant partie d'un groupe de nouvelles acquisitions qui peuvent fonctionner aux CRV.

La Loi exige que, pour l'exercice débutant le 1^{er} avril 1997, 50 % de ces véhicules devaient pouvoir fonctionner aux CRV. Pour l'exercice débutant le 1^{er} avril 1998, cette proportion devait passer à 60 %. Pour l'exercice débutant le 1^{er} avril 1999 et pour les suivants, 75 % des véhicules « viables » devront pouvoir fonctionner aux CRV.

La Loi exige également que si c'est rentable et possible, un organisme fédéral devra utiliser des CRV dans tout véhicule automobile pouvant fonctionner avec ces carburants.

En juillet 1995, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a révisé la *Politique sur les véhicules automobiles* pour s'assurer que la Loi et ses règlements sont appliqués efficacement, et pour aider les ministères et organismes désireux de s'acquitter des obligations prévues par la Loi.

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





À la section 2 du rapport, on évalue dans quelle mesure le gouvernement fédéral se conforme à la Loi. À la section 2.1, on résume l'application de la Loi à l'acquisition de véhicules durant l'exercice 1999-2000, et la section 2.2 fait état du degré d'utilisation des CRV dans le parc automobile fédéral durant l'exercice 1999-2000.

En conclusion, la section 3 du rapport traite de l'engagement du gouvernement fédéral à se conformer aux exigences de la Loi et fournit quelques exemples de l'expansion de l'utilisation des CRV et de certains facteurs qui restreignent leur utilisation dans le parc automobile fédéral.

2. CONFORMITÉ À LA LOI SUR LES CARBURANTS DE REMPLACEMENT

Compte tenu des acquisitions de tous les ministères et organismes, on rapporte que le gouvernement fédéral respecte entièrement la Loi. La section 2.1 résume l'application de la Loi dans l'ensemble du gouvernement.

De plus, on rapporte que tous les véhicules du parc automobile fédéral pouvant fonctionner aux CRV utilisent ces carburants autant que possible.

2.1 Acquisitions de nouveaux véhicules

Le tableau suivant résume l'application de la Loi à l'échelon gouvernemental au cours de l'exercice financier 1999-2000. Ce tableau montre qu'au moins 75 % de toutes les acquisitions de nouveaux véhicules pour lesquels l'utilisation des CRV devrait être rentable et possible peuvent effectivement fonctionner aux CRV.

Nombre total de véhicules acquis*	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable*	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible*	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux CRV acquis*	Objectif de 75 % – Acquisitions exigées par la Loi*
2 522	331	141	181	106

L'annexe 2 résume l'application de la Loi par ministère et organisme.

* L'annexe 3 renferme les définitions des en-têtes de tableau.





Respecter, voire excéder les exigences de la Loi

Le gouvernement fédéral a excédé les exigences de la Loi grâce aux acquisitions des ministères et organismes durant l'exercice 1999-2000. Cette tendance peut être attribuée au mandat de certains ministères et organismes, qui consiste à montrer l'exemple quant à l'utilisation des CRV. Ces ministères et organismes ont assuré que leurs acquisitions de 1999-2000 utilisent autant que possible des CRV.

D'après l'information fournie par les ministères et organismes et les données contenues dans le système d'information statistique sur les véhicules de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, il est estimé que 61 % des véhicules à CRV achetés en 1999-2000 sont produits en usine et 39 % sont convertis après leur acquisition. Ces résultats représentent la meilleure évaluation disponible au moment du dépôt du présent rapport.

2.2 Utilisation de carburants de remplacement pour véhicules dans le parc automobile fédéral

La Loi exige que les organismes fédéraux se servent, si cela est rentable et dans toute la mesure du possible, des CRV pour faire fonctionner tout véhicule automobile du parc automobile fédéral qui peut déjà être utilisé avec un tel carburant.





Le tableau suivant résume la consommation estimative de carburant par catégorie de carburant pour l'exercice 1999-2000, et ce pour les 17 ministères et organismes ayant les plus grands parcs automobiles.

Catégories de carburant	Nombre estimé de véhicules	Estimation de la consommation annuelle totale	Consommation annuelle moyenne par véhicule
Carburants traditionnels			
Essence ¹	19 827	67 940 784 L	3 427 L
Carburant diesel	1 943	7 035 291 L	3 620 L
Carburants de remplacement			
Gaz naturel	381	1 307 981 kg	3 433 kg
Propane	257	591 362 L	2 301 L
Éthanol 85	20	19 775 L	989 L
Méthanol 85 ²	29	98 600	3 400
Électricité	5	Données non disponibles	Données non disponibles
Total	22 462		

Plusieurs ministères et organismes fédéraux qui apparaissent aux annexes I, I.1 et II de la LGFP ont indiqué qu'ils utilisent, autant que possible, le carburant mixte éthanol 10 (E10) dans leurs véhicules à essence. Dans le cas du gaz naturel et du propane, les statistiques sur la consommation incluent les véhicules monocarburant et bicarburant.

¹ **Essence** : Les quantités d'essence incluent les quantités du carburant mixte éthanol 10, parce qu'on ne dispose pas de données fiables sur la consommation totale d'éthanol 10. Les ventes de ce carburant ne sont pas toujours consignées sur une base individuelle dans les systèmes de rapport actuels par les sociétés pétrolières ou par les entrepreneurs assurant la gestion des parcs automobiles. Par conséquent, l'éthanol 10 est consigné dans les données déclarées, soit avec l'éthanol 85, soit avec l'essence.

² **Méthanol 85** : Bien que les véhicules soient dotés de moteurs pouvant fonctionner au carburant mixte méthanol 85, les estimations annuelles sont exprimées en litres d'essence, parce que nos dossiers indiquent qu'il n'y a pas de stations qui vendent du méthanol 85 dans les régions où les véhicules sont utilisés. Toutefois, ces véhicules utilisent tous de l'éthanol 10.





3. CONCLUSION

3.1 Engagement du gouvernement fédéral

Au cours de l'exercice 1999-2000, les activités menées par les organismes fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 et II de la LGFP ont permis au gouvernement fédéral de se conformer entièrement aux exigences de la LCR. Il convient de noter que le gouvernement fédéral les a respectées également durant les exercices financiers 1997-1998 et 1998-1999.

Le gouvernement fédéral est résolu à continuer d'observer les exigences de la Loi et à agir en tant que chef de file en vue d'atteindre les objectifs fédéraux en matière d'environnement. L'utilisation accrue de CRV et de véhicules utilisant ces carburants demeure une priorité pour les ministères et organismes du gouvernement en autant que l'utilisation de ces produits soit rentable et possible par rapport à leurs besoins particuliers.

Voici quelques exemples des manières dont certaines organisations fédérales ont accru l'utilisation de CRV durant l'exercice financier 1999-2000 :

1. Depuis que Ressources naturelles Canada a ajouté une installation de distribution de carburant mixte éthanol 85 (E85) à son administration centrale à Ottawa pour ses véhicules qui utilisent ce carburant, ce ministère approvisionne Agriculture et Agroalimentaire Canada, Transports Canada et Environnement Canada en E85.
2. Service correctionnel Canada a installé un certain nombre de stations de stockage de carburant de remplacement en vrac à divers endroits dans tout le Canada. Il y a actuellement directement sur place 5 stations de propane et 16 stations de gaz naturel.
3. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada a terminé l'installation de deux dispositifs d'approvisionnement en gaz naturel à son administration centrale à Ottawa.

L'expérience du gouvernement fédéral continue de démontrer que la disponibilité des véhicules aux CRV et de l'infrastructure qui y est associée ne s'est pas encore concrétisée dans la mesure d'abord prévue lors de l'adoption de la LCR en juin 1995. Jusqu'à présent, le gouvernement fédéral s'est buté à de nombreux problèmes qui imposent des limites d'ordre pratique à l'utilisation des CRV et des véhicules fonctionnant aux CRV. En réglant bon nombre de ces problèmes, on pourra sûrement acquérir plus de véhicules fonctionnant aux CRV pour le parc automobile fédéral et se servir davantage des CRV dans l'ensemble du gouvernement fédéral.





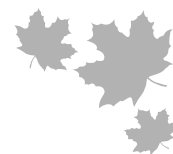
3.2 Facteurs clés limitant la viabilité des carburants de remplacement pour véhicules

Le gouvernement fédéral s'est engagé à accroître l'utilisation des CRV dans le parc automobile fédéral. Cependant, certains facteurs externes continuent de limiter la concrétisation de cet engagement. Durant les trois derniers exercices financiers, une infrastructure restreinte dans de nombreux coins du pays et un choix et une disponibilité limités de véhicules aux CRV appropriés offerts par les fabricants, entre autres facteurs, ont restreint l'acquisition de véhicules aux CRV et l'utilisation des CRV.

Voici un résumé des principaux problèmes qui ont limité l'utilisation des véhicules fonctionnant aux CRV et des CRV au gouvernement fédéral au cours de l'exercice 1999-2000.

1. L'exercice 1999-2000 s'est encore caractérisé par un approvisionnement limité en véhicules fonctionnant aux CRV produits en usine, comparativement au nombre de modèles à essence, qui conviennent aux activités du gouvernement fédéral.
2. En comparaison avec les catégories semblables de véhicules à essence, les coûts supplémentaires pour l'acquisition de véhicules aux CRV produits en usine variaient entre 3 078 \$ et 7 039 \$, dans le cas des véhicules fonctionnant au propane et au gaz naturel et entre 517 \$ et 1 917 \$, pour les véhicules utilisant le carburant mixte éthanol 85. Les coûts supplémentaires pour les trousse de conversion au propane et au gaz naturel variaient de 3 310 \$ à 4 495 \$. Les trousse dont le prix est moins élevé révèlent généralement une technologie plus ancienne et moins au point, tandis que celles dont le prix est plus élevé indiquent une meilleure technologie, plus récente et plus propre.
3. Les fabricants d'automobiles ne produisent pas le nombre prévu initialement de véhicules fonctionnant aux CRV et leur disponibilité au Canada est dictée par la demande sur le marché des États-Unis. De plus, les calendriers non homogènes et non respectés de livraison des véhicules fonctionnant aux CRV permettent difficilement aux ministères fédéraux de planifier l'acquisition de ces véhicules dans leur budget.
4. Les infrastructures pour le gaz naturel, le gaz propane et l'éthanol 85 sont limitées; on ne peut pas se fier à l'approvisionnement de ces carburants à l'extérieur des régions urbaines et les heures d'ouverture des fournisseurs sont souvent réduites.
5. L'efficacité et la qualité des trousse de conversion de véhicules sont discutables, parce que l'analyse des émissions produites par les véhicules convertis révèle une concentration d'émissions plus élevée que dans les véhicules à essence. De plus, les ordinateurs de diagnostic de pointe qui se trouvent à bord des nouveaux véhicules ont beaucoup limité la capacité de l'industrie de bien convertir les moteurs.





6. La disponibilité et les heures d'ouverture des services de garantie agréés qui offrent des services d'entretien et de réparation courants des véhicules produits en usine ou convertis aux CRV sont limitées, ce qui restreint, du point de vue opérationnel, les possibilités d'utiliser un véhicule aux CRV à de nombreux endroits. Par ailleurs, certains ministères ont signalé que le nombre limité des services de garantie agréés s'est traduit par des coûts d'entretien et de réparation plus élevés.
7. L'utilisation des véhicules au propane reste limitée dans certains secteurs, comme les stationnements souterrains et certaines aires de trafic des aéroports.
8. L'ajout d'un réservoir à CRV réduit parfois la capacité des véhicules. Par exemple, l'espace de chargement disponible est souvent réduit.
9. Compte tenu de la moyenne assez faible de kilomètres parcourus annuellement par les véhicules du gouvernement fédéral, il est moins probable que l'utilisation des CRV soit rentable.





ANNEXE 1 – TERMINOLOGIE

Dans la section suivante, on définit les termes usuels du présent rapport.

Véhicule automobile

Pour les rapports concernant la LCR, l'expression « véhicule automobile » comprend les automobiles, les fourgonnettes, les véhicules utilitaires légers ou moyens et les autobus.

Carburant de remplacement pour véhicules

Sont notamment compris dans les carburants de remplacement pour véhicules (CRV), tel que prescrit par le règlement, l'éthanol, le méthanol, le gaz propane, le gaz naturel, l'hydrogène et l'électricité, lorsqu'ils constituent l'unique source d'énergie de propulsion directe du véhicule.

La définition des CRV inclut les carburants mixtes constitués au moins à 50 % d'un carburant de remplacement pour *l'acquisition* de véhicules automobiles. Cette définition vise également les véhicules polycarburants et les véhicules bicarburants aux fins de *l'acquisition* de véhicules automobiles.

Dans le contexte de l'utilisation des CRV, la définition des CRV inclut aussi les biocarburants diesels et les carburants mixtes, si l'un des carburants approuvés entre dans la composition du mélange aux fins de *l'utilisation* de carburants de remplacement pour véhicules.

Véhicule bicarburant

Un 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 et au propane).

Véhicule polycarburant

Un véhicule équipé d'un seul système d'alimentation qui peut utiliser un ou deux carburants différents seuls ou un mélange des deux (un véhicule E85 peut utiliser de l'essence uniquement ou un mélange d'essence et d'éthanol, où l'éthanol peut représenter jusqu'à 85 % du carburant mixte utilisé).

Rentable

L'utilisation de CRV dans un véhicule est considérée comme rentable si on peut démontrer que le coût supplémentaire de la conversion d'un véhicule à l'utilisation de CRV ou le coût d'acquisition d'un véhicule fonctionnant aux CRV produit en usine sera récupéré grâce aux économies de carburant durant la vie du véhicule.





Si les économies nettes de carburant sont supérieures à 1 \$, le véhicule est considéré comme étant rentable par rapport à l'utilisation de CRV.

Possible

On estime qu'il est possible d'utiliser un véhicule fonctionnant aux CRV si on peut démontrer que le véhicule continuera de remplir ses tâches opérationnelles principales.

La définition de la possibilité opérationnelle variera, selon les ministères et organismes, en fonction d'une multitude de variables, dont les trajets précis de chaque véhicule, le mandat du ministère ou de l'organisme, la disponibilité de l'approvisionnement en CRV dans tous les endroits où le véhicule se déplace, les exigences de rendement du véhicule, et la disponibilité du véhicule ou la disponibilité d'une trousse de conversion valable.





ANNEXE 2 – ACQUISITIONS DE NOUVEAUX VÉHICULES

Le tableau suivant résume l'application de la Loi dans les ministères et organismes durant l'exercice 1998-1999. Les données fournies résultent d'une consultation tenue avec chaque ministère ou organisme.

Les ministères et organismes mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la LGFP qui *n'ont pas* acquis de nouveaux véhicules durant l'exercice 1998-1999 ne figurent pas dans cette liste; cependant, ils observent eux aussi la Loi.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible	Nombre réel de véhicules aux CRV acquis
ANNEXE I				
Affaires indiennes et du Nord Canada	16	0	0	0
Agriculture et Agroalimentaire Canada	87	18	0	7
Anciens Combattants Canada	7	0	0	0
Citoyenneté et Immigration Canada	17	1	0	0
Défense nationale	660	6	0	1
Développement des ressources humaines Canada	82	0	0	2
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada	1	0	0	0
Environnement Canada	65	38	10	14
Industrie Canada	34	2	1	4
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international	1	0	0	0
Ministère des Finances Canada	1	0	0	0
Ministère du Patrimoine canadien	3	0	0	0
Pêches et Océans	142	43	0	0
Ressources naturelles Canada	26	7	4	7
Santé Canada	33	9	1	2
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	1	0	0	0
Transports Canada	41	20	19	22
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	47	10	10	15
Totaux de l'annexe I	1 264	154	45	74





Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible	Nombre réel de véhicules aux CRV acquis
ANNEXE I.1				
Agence canadienne de développement international	1	0	0	0
Agence de promotion économique du Canada atlantique	6	0	0	0
Agence des douanes et du revenu du Canada	81	8	5	26
Archives nationales du Canada	2	1	0	0
Bureau du Conseil privé	1	0	0	0
Commissariat aux langues officielles	1	0	0	0
Commission canadienne des grains	1	0	0	0
Commission de la fonction publique	1	0	0	0
Commission nationale des libérations conditionnelles	1	0	0	0
Développement économique Canada pour les régions du Québec	1	0	0	0
Gendarmerie royale du Canada	822	66	2	10
Greffes de la Cour canadienne de l'impôt du Canada	2	0	0	0
Greffes de la Cour fédérale du Canada	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 Loi sur la Cour suprême	3	0	0	0
Service correctionnel Canada	171	82	82	65
Statistique Canada	2	0	0	0
Totaux de l'annexe I.1	1 097	157	89	101





Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible	Nombre réel de véhicules aux CRV acquis
ANNEXE II				
Agence canadienne d'inspection des aliments	86	3	0	0
Agence Parcs Canada	51	17	7	6
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	1	0	0	0
Centre canadien de gestion	1	0	0	0
Commission de contrôle de l'énergie atomique	4	0	0	0
Commission des champs de bataille nationaux	1	0	0	0
Conseil national de recherches du Canada	17	0	0	0
Totaux de l'annexe II	161	20	7	6
Totaux de toutes les annexes	2 522	331	141	181





ANNEXE 3 – DÉFINITIONS DES EN-TÊTES DE TABLEAU

Ministère ou Organisme

Tous les organismes du gouvernement fédéral (ministères ou organismes), mentionnés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui ont acquis des véhicules durant l'exercice 1999-2000.

Nombre de véhicules acquis

Le nombre total de véhicules acquis par les ministères et/ou organismes durant l'exercice 1999-2000.

Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable

Le nombre de véhicules acquis en 1999-2000 qu'on estime ne pas être plus coûteux à faire fonctionner aux CRV qu'au carburant traditionnel.

Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible

Le nombre de véhicules acquis en 1999-2000 qu'on estime ne pas être plus coûteux à faire fonctionner aux CRV qu'au carburant traditionnel *et* qui peuvent remplir leurs fonctions opérationnelles en utilisant des CRV.

Nombre réel de véhicules aux CRV acquis

Le nombre réel de véhicules acquis en 1999-2000 qui peuvent fonctionner aux CRV.

Objectif de 75 % - Acquisitions exigées par la Loi

Le nombre total de véhicules acquis en 1999-2000 qui devraient fonctionner aux CRV suivant la *Loi sur les carburants de remplacement*.

Pour l'exercice 1999-2000, la Loi exige que 75 % de tous les véhicules acquis pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible devraient pouvoir fonctionner aux CRV.

