



Secrétariat du Conseil du Trésor
du Canada

Treasury Board of Canada
Secretariat

RAPPORT ANNUEL AU PARLEMENT



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

Exercice 2003-2004

rapport ►►►
annuel

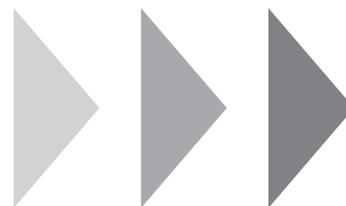
Canada 

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada,
représentée par le président du Conseil du Trésor, 2004
N° de catalogue BT76-1/2004
ISBN 0-662-68462-1

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

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

Exercice 2003–2004



Message du président

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 2003-2004.

La version papier a été signée par

Le président du Conseil du Trésor et
ministre responsable de la Commission canadienne du blé,

Reg Alcock

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 des carburants de remplacement	7
3. Conclusion	8
Annexe 1 – Terminologie	10
Annexe 2 – Nouvelles acquisitions.....	12
Annexe 3 – Définition des en-têtes des tableaux	15

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 les 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 des 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 septième année d'affilée.

En ce qui concerne l'utilisation des 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 les organismes fédéraux devront globalement fonctionner aux carburants de remplacement lorsque cela est rentable et faisable.

Plus précisément, la Loi exige que les ministères et les 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 septième 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 2003-2004 et la section 2.2 fait rapport du degré d'utilisation des 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 des 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 2003-2004. 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
3 431	353	144	293	108

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 des organismes ont permis au gouvernement fédéral de dépasser les exigences de la Loi pour 2003-2004, ce qui peut s'expliquer par le mandat que se sont donné certains ministères et organismes de prêcher par l'exemple et d'utiliser des carburants de remplacement. Ces ministères et organismes fédéraux ont cherché le plus possible au cours de l'exercice 2003-2004 à acquérir des véhicules qui consomment des carburants de remplacement.

D'après l'information fournie par les ministères et les organismes, et les données contenues dans le Système de données statistiques sur les véhicules de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, on estime que tous les véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement achetés en 2003-2004 avaient été produits en usine. 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 2003-2004 pour les ministères et les 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 (y compris véhicules hybrides)	22 986	69 166 580 l	3 203 l
Essence E10		4 449 836 l	
Carburant diesel	1 608	10 681 209 l	1 978 l
Carburants de remplacement			
Gaz naturel	340	261 458 kg	769 kg
Propane	413	867 116 l	2 100 l
Éthanol 85	882	196 276 l	223 l
Électricité	4	données non disponibles	données non disponibles
Total	26 233		

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 2003-2004.

1. Ces ministères et organismes sont Affaires indiennes et du Nord Canada, Agence canadienne d'inspection des aliments, Agence des services frontaliers du Canada, Agence du revenu du Canada, Agriculture et Agroalimentaire Canada, Citoyenneté et Immigration Canada, Conseil national de recherches du Canada, Défense nationale, Développement social Canada, Environnement Canada, Gendarmerie royale du Canada, Industrie Canada, Parcs Canada, Pêches et Océans Canada, Ressources humaines et Développement des compétences Canada, Ressources naturelles Canada, Santé Canada, Service correctionnel Canada, Transports Canada et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

-
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. Le nombre total de postes fédéraux de ravitaillement en éthanol 85 au Canada est passé de sept à treize au cours de l'exercice 2003-2004. Agriculture et Agroalimentaire Canada ainsi que Service correctionnel Canada exploitent chacun six postes de ravitaillement en éthanol 85 et Ressources naturelles Canada en exploite un. Le nombre de véhicules du parc automobile fédéral qui fonctionnent à l'éthanol 85 a augmenté au cours de cet exercice et est maintenant de 882 véhicules.
 3. 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 des 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 84 véhicules hybrides de ce genre au cours de l'exercice 2003-2004 (voir le tableau qui suit) et utilise en tout 216 de ces véhicules à haut rendement énergétique.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité acquis en 2003-2004
Affaires indiennes et du Nord Canada	2
Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec	2
Agence de promotion économique du Canada Atlantique	3
Agence des douanes et du revenu du Canada ²	5
Citoyenneté et Immigration Canada	1
Conseil national de recherches du Canada	1
Défense nationale	6
Développement des ressources humaines Canada ³	13
Environnement Canada	8
Gendarmerie royale du Canada	10
Industrie Canada	2
Parcs Canada	3
Pêches et Océans Canada	1
Ressources naturelles Canada	3
Santé Canada	6
Service correctionnel Canada	9
Transports Canada	2
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	7
Total	84

2. Le 12 décembre 2003, l'Agence des douanes et du revenu du Canada a été divisée en deux, soit l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Agence du revenu du Canada.

3. Le 12 décembre 2003, Développement des ressources humaines Canada a été scindé en deux, soit Développement social Canada et Ressources humaines et Développement des compétences Canada.

2.4 Principaux obstacles à une plus grande utilisation des 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. Au cours des sept 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 2003-2004 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. Par exemple, les véhicules alimentés au propane ne sont plus usinés et les véhicules alimentés au gaz naturel ne sont disponibles que dans certaines catégories de véhicules qui sont utilisées par peu d'organisations fédérales. Les fabricants d'automobiles ne produisent pas encore le nombre originalement prévu de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et l'offre de tels véhicules au Canada demeure toujours 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 2 466 \$ à 13 881 \$ dans le cas des véhicules au propane et au gaz naturel, et ils pouvaient aller jusqu'à 3 799 \$ pour ceux fonctionnant à l'éthanol 85. Le coût des trousseaux de conversion au propane et au gaz naturel variait de 4 550 \$ à 5 950 \$. 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.
3. L'efficacité et la qualité des trousseaux de conversion des véhicules demeurent discutables, compte tenu que l'analyse des émissions produites par les véhicules convertis révèle parfois des concentrations plus élevées que celles des véhicules à essence. 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 et seul un nombre restreint de centres de conversion étaient accessibles en 2003-2004, soit 20 répartis dans trois provinces. C'est pourquoi le gouvernement fédéral préfère nettement les véhicules à carburants de

remplacement produits en usine; en fait 100 p. 100 des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis en 2003-2004 étaient usinés.

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 2003-2004, l'éthanol 85 n'était pas disponible dans le commerce. Les ministères fédéraux ont donc 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 2003-2004, 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 l'aide de ces carburants demeure une priorité pour les ministères et les 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 de 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 l'aide de ces carburants n'est qu'une des nombreuses mesures prises par le gouvernement fédéral pour réduire les émissions nocives de son parc automobile. Ainsi, parmi les critères maintenant utilisés pour évaluer les soumissions pour les véhicules du gouvernement fédéral il y a la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre, ce qui accorde un avantage aux véhicules qui ont un haut rendement énergétique.

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 35 p. cent. Le rapport fait également état de 11 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 des 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 les organismes en fonction d'une multitude de variables, dont les profils de déplacement du véhicule, le mandat du ministère ou de l'organisme, la disponibilité des carburants de remplacement à tous les endroits où le véhicule doit aller, les lois locales (ou règlements municipaux), les exigences de rendement du véhicule, ainsi que la disponibilité de véhicules ou de trousse de conversion convenables.

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 2003-2004. Les données fournies résultent de consultations tenues avec chaque ministère ou organisme.

Les ministères et les 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 2003-2004. 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	14	1	0	6
Agriculture et Agroalimentaire Canada	98	55	27	73
Anciens Combattants Canada	5	0	0	5
Citoyenneté et Immigration Canada	16	3	2	4
Défense nationale	682	18	0	0
Développement des ressources humaines Canada ⁴	24	1	0	2
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada	1	0	0	0
Environnement Canada	85	17	2	5
Industrie Canada	30	2	1	5
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international	1	0	0	1
Pêches et Océans Canada	100	15	7	5
Ressources naturelles Canada	21	5	2	7
Santé Canada	88	9	3	4
Sécurité publique et Protection civile Canada	1	0	0	0
Transports Canada	26	2	1	9
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	35	1	0	10
Totaux de l'annexe I	1 227	129	45	136

4. Le 12 décembre 2003, Développement des ressources humaines Canada a été scindé en deux, soit Développement social Canada et Ressources humaines et Développement des compétences Canada.

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 de développement économique du Canada pour les régions du Québec	3	0	0	0
Agence de promotion économique du Canada Atlantique	4	0	0	0
Bureau du Directeur général des élections du Canada	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	2	0	0	0
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	1	1	0	0
Gendarmerie royale du Canada	1 769	166	62	69
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	164	32	27	30
Statistique Canada	1	0	0	0
Totaux de l'annexe I.1	1 948	199	89	99

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	109	0	0	40
Agence des douanes et du revenu du Canada ⁵	54	11	6	13
Parcs Canada	80	14	4	4
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	4	0	0	1
Centre canadien de gestion	1	0	0	0
Conseil national de recherches Canada	8	0	0	0
Totaux de l'annexe II	256	25	10	58
Totaux de toutes les annexes	3 431	353	144	293

5. Le 12 décembre 2003, l'Agence des douanes et du revenu du Canada a été divisée en deux, soit l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Agence du revenu du Canada.

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 2003-2004.

Nombre de véhicules acquis

Le nombre total de véhicules acquis par les ministères ou les organismes durant l'exercice 2003-2004.

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

Le nombre de véhicules acquis en 2003-2004 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 2003-2004 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 des carburants de remplacement.

Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis

Le nombre réel de véhicules acquis en 2003-2004 qui peuvent fonctionner aux carburants de remplacement.

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

Le nombre total de véhicules acquis en 2003-2004 qui devraient être capables de fonctionner aux carburants de remplacement, conformément à la *Loi sur les carburants de remplacement*.

Pour l'exercice 2003-2004, 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.