



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 2004-2005

rapport ►►►
annuel

Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada,
représentée par le président du Conseil du Trésor, 2005

N° de catalogue BT76-1/2005
ISBN 0-662-69283-7

Ce document est disponible sur le site Web du
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à www.tbs-sct.gc.ca

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Nota : Pour ne pas alourdir le texte français, le masculin est utilisé
pour désigner tant les hommes que les femmes.

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

Exercice 2004–2005



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 2004-2005.

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 des carburants de remplacement dans les parcs automobiles du gouvernement 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	8
3. Conclusion.....	10
Annexe 1 – Terminologie	12
Annexe 2 – Nouvelles acquisitions.....	14
Annexe 3 – Définition des en-têtes des tableaux	17

Résumé

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

La *Loi sur les carburants de remplacement* (la 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 *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, des fourgonnettes, des camions utilitaires légers et moyens, et des 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. Sont obligatoirement compris parmi les carburants de remplacement, l'éthanol, le méthanol, le gaz propane, le gaz naturel, l'hydrogène ou l'électricité et ceux-ci doivent être utilisés comme source d'énergie de propulsion directe d'un véhicule.

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 en fait de dépasser – les exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement* pour une huitième année consécutive.

En ce qui concerne l'utilisation des carburants de remplacement, les organismes fédéraux 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* (la 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 fédérales (ministères et organismes) mentionnées aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (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 fédéral et aide le gouvernement à devenir un chef de file dans 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, des fourgonnettes, des camions utilitaires légers et moyens, et des 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 huitième 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 2004-2005 et la section 2.2 fait rapport du degré d'utilisation des carburants de remplacement dans les parcs automobiles du gouvernement 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 dans les parcs automobiles du gouvernement 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 2004-2005. 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 et faisable		Objectif de 75 p. 100 – acquisitions exigées par la Loi
		Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis	
3 798	34	394	26

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 2004-2005, ce qui peut s'expliquer par le mandat que se sont donné certains ministères et organismes de faire preuve de leadership dans l'utilisation des carburants de remplacement et l'importance grandissante au sein du gouvernement fédéral d'intégrer les considérations liées au changement climatique dans la gestion de son parc automobile.

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 2004-2005 avaient été produits en usine. Ces résultats constituent les meilleures évaluations effectuées au moment du dépôt du présent rapport.

2.2 Utilisation des carburants de remplacement dans les parcs automobiles du gouvernement 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 2004-2005 pour les ministères et les organismes ayant les plus grands parcs automobiles.¹

Genre de carburant	Nombre approximatif de véhicules	Estimation de la consommation annuelle totale	Consommation annuelle moyenne par véhicule
Carburants traditionnels			
Essence	22 354	58 268 216 L	2 606 L
Véhicule hybride (essence)	365	128 819 L	353 L
Essence E10	N/D	2 809 578 L	N/D
Diesel	1 297	3 643 186 L	2 808 L
Biodiesel	7	10 800 L	1 542 L
Carburants de remplacement			
Gaz naturel	255	170 537 kg	669 kg
Gaz propane	306	608 981 L	1 990 L
Éthanol 85	1 187	290 896 L	245 L
Électricité	7	données non disponibles	données non disponibles
Total	25 778		

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 2004-2005.

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 de son parc automobile en utilisant des véhicules à plus haut rendement énergétique 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. Au cours de l'exercice 2004-2005, il y avait au total 12 postes fédéraux de ravitaillement en éthanol 85 au Canada. Service correctionnel Canada exploitait six d'entre eux, Agriculture et Agroalimentaire Canada en exploitait quatre, tandis que Ressources naturelles Canada et l'Agence canadienne d'inspection des aliments exploitaient chacun un de ces postes. Le nombre de véhicules à l'éthanol 85 achetés pour le parc automobile fédéral totalisait 393 véhicules au cours de cet exercice, ce qui porte à 1 187 le nombre total de véhicules à l'éthanol 85 dans le parc automobile fédéral.
 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 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 151 véhicules hybrides de ce genre au cours de l'exercice 2004-2005, en hausse de 84 par rapport à l'exercice 2003-2004 (voir le tableau qui suit). Le gouvernement fédéral utilise en tout 365 de ces véhicules à haut rendement énergétique.
 4. En août 2004, Ressources naturelles Canada (RNCa) a installé un poste de ravitaillement en biodiesel à son bureau central situé à Ottawa. Ce carburant alimente les 12 véhicules diesel basés à Ottawa qu'utilise RNCa. Le biodiesel est produit à partir de ressources renouvelables disponibles localement – soit à partir de produits agricoles ou de résidus agro-industriels. Un mélange composé de 20 p. 100 de biodiesel et de diesel issu du pétrole (B-20) produit de 12 à 18 p. 100 moins de gaz à effet de serre et un mélange de 2 p. 100 (B-2) produit quant à lui, de 1 à 2 p. 100 moins de gaz à effet de serre. En outre, en transformant les déchets en biodiesel, ceux-ci n'aboutissent pas dans les sites d'enfouissement où ils sont susceptibles de produire du méthane, lequel contribue au changement climatique. À l'heure actuelle, seuls les véhicules de RNCa ont accès à ces

postes de ravitaillement en biodiesel; toutefois, on prévoit mettre ce carburant à la disposition d'autres ministères fédéraux contre remboursement des frais.

5. Ressources naturelles Canada a fait l'acquisition de véhicules Mercedes Benz Pulse, mieux connus sous le nom de voitures Smart. Ces cinq véhicules sont conçus pour fonctionner au diesel et possèdent une très grande efficacité énergétique. La consommation de carburant sur la route et en ville n'étant que de 4,2 litres aux 100 kilomètres.

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules hybrides (essence-électricité) acquis en 2004-2005
Affaires indiennes et du Nord Canada	1
Agence canadienne d'inspection des aliments	19
Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec	2
Agence de promotion économique du Canada atlantique	2
Agence des services frontaliers du Canada	3
Agriculture et Agroalimentaire Canada	10
Bureau du Conseil privé	1
Citoyenneté et Immigration Canada	1
Agence du revenu du Canada	1
Défense nationale	16
Développement social Canada	1
Environnement Canada	4
Gendarmerie royale du Canada	3
Industrie Canada	1
Parcs Canada	13
Pêches et Océans Canada	9
Ressources humaines et Développement des compétences Canada	1
Ressources naturelles Canada	5
Santé Canada	3
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	1
Service correctionnel Canada	14
Transports Canada	30
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	10
Total	151

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 huit 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 2004-2005 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. Aucun véhicule propulsé au gaz propane ou au gaz naturel produit en usine n'était disponible dans l'année modèle 2005. Seuls quelques véhicules propulsés à l'aide de ces carburants et produits en usine étaient disponibles dans l'année modèle 2004; cependant, on ne pouvait se les procurer qu'au tout début de l'année modèle 2004-2005 et les catégories de véhicules offerts ne convenaient pas à tous les organismes fédéraux. Le véhicule polycarburant à l'éthanol 85 et à l'essence est le seul véhicule fonctionnant aux carburants de remplacement produit dans l'année modèle 2005 et celui-ci n'est pas disponible dans toutes les catégories de véhicules.
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 varient de 2 466 \$ à 13 881 \$ dans le cas des véhicules au propane et au gaz naturel, et ils peuvent aller jusqu'à 4 522 \$ pour ceux fonctionnant à l'éthanol 85. Le coût des trousseaux de conversion au propane et au gaz naturel varie de 4 995 \$ à 6 395 \$. Ces facteurs, joints au fait que la moyenne de kilomètres parcourus annuellement par les véhicules du gouvernement fédéral est assez faible, font en sorte que l'utilisation de carburants de remplacement sera probablement moins rentable.
3. L'efficacité et la qualité des trousseaux de conversion des véhicules demeurent discutables, étant donné 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 2004-2005 (soit 32 répartis dans quatre 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 2004-2005 étaient usinés.

4. Les infrastructures de distribution de gaz naturel et de gaz 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 2004-2005, l'éthanol 85 n'était disponible qu'à un seul endroit (Ottawa, Ontario). Les ministères fédéraux installent donc 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 ces véhicules 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 gaz 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 2004-2005, 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 par les parcs automobiles du gouvernement fédéral dans le domaine énergétique depuis 1995-1996, a fourni des résultats encourageants. Le rapport fait état d'une réduction générale de 21 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre du tuyau d'échappement (dioxyde de carbone, méthane et oxyde de diazote) durant cette 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 (tel que définit ci-dessus). Cette définition s'applique également aux véhicules polycarburant et bicarburant aux fins de l'acquisition de véhicules automobiles.

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 au biodiesel 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 fonctionne avec l'un ou l'autre carburant (p. ex. un véhicule bicarburant à essence-propane peut fonctionner soit à l'essence, soit au propane).

Véhicule polycarburant

Véhicule équipé d'un seul système d'alimentation qui peut utiliser l'un ou l'autre des deux carburants ou un mélange des deux (p. ex. 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 pour l'exercice 2004-2005 par ministères et organismes. 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 2004-2005. 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 et faisable	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis
Annexe I			
Affaires indiennes et du Nord Canada	25	2	13
Agriculture et Agroalimentaire Canada	63	11	34
Anciens Combattants Canada	8	0	1
Citoyenneté et Immigration Canada	8	0	4
Défense nationale	848	0	12
Environnement Canada	37	1	3
Industrie Canada	29	0	0
Ministère de la Justice Canada	1	0	0
Pêches et Océans Canada	116	0	7
Ressources naturelles Canada	42	3	12
Santé Canada	82	2	14
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	1	0	0
Transports Canada	72	0	16
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	39	2	17
Totaux de l'annexe I	1 371	21	133

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	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
Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec	4	0	0
Agence de promotion économique du Canada atlantique	7	0	2
Agence des services frontaliers du Canada	53	0	18
Bibliothèque et Archives Canada	1	0	1
Bureau du Conseil privé	3	0	0
Centre des armes à feu du Canada	6	0	6
Commission canadienne des grains	1	0	0
Commission nationale des libérations conditionnelles	5	0	0
Développement social Canada	13	0	2
Gendarmerie royale du Canada	1 702	4	25
Office des transports du Canada	1	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>	2	0	0
Ressources humaines et Développement des compétences Canada	46	0	28
Service correctionnel Canada	169	9	49
Statistique Canada	1	0	0
Totaux de l'annexe I.1	2 015	13	131

Ministère ou organisme	Nombre de véhicules acquis	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	333	0	108
Agence du revenu du Canada	32	0	20
Commission canadienne de sûreté nucléaire	1	0	0
Commission des champs de bataille nationaux	1	0	0
Parcs Canada	38	0	1
Conseil national de recherches Canada	7	0	1
Totaux de l'annexe II	412	0	130
Totaux de toutes les annexes	3 798	34	394

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 2004-2005.

Nombre de véhicules acquis

Le nombre total de véhicules acquis par les ministères ou les organismes durant l'exercice 2004-2005.

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

Le nombre de véhicules acquis en 2004-2005 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 2004-2005 qui peuvent fonctionner aux carburants de remplacement.

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

Le nombre total de véhicules acquis en 2004-2005 qui devraient être capables de fonctionner aux carburants de remplacement, conformément à la *Loi sur les carburants de remplacement*.

Pour l'exercice 2004-2005, 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 devraient être capables de fonctionner aux carburants de remplacement.