



Présidente
du Conseil du Trésor

President
of the Treasury Board

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

Exercice financier 2000-2001

Canada

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

Exercice financier 2000-2001



© Sa Majesté la Reine du chef du Canada,
représentée par la présidente du Conseil du Trésor, 2001
N° de catalogue BT76-1/2001
ISBN 0-662-66069-2



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 :
<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 2000-2001.

La présidente du Conseil du Trésor,

Lucienne Robillard

“ La version papier a été signée par la présidente du Conseil du Trésor, Lucienne Robillard, ”



Table des matières

Résumé

1. Introduction	1
1.1 Loi sur les carburants de remplacement	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 par les véhicules du parc automobile fédéral	3
2.3 Exemples des progrès réalisés dans l'utilisation des carburants de remplacement	5
2.4 Principaux obstacles à une plus grande utilisation des carburants de remplacement	6
3. Conclusion	8
Annexe 1 – Terminologie	9
Annexe 2 – Nouvelles acquisitions	11
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 organismes fédéraux mentionnés 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, dès l'exercice débutant 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 débutant le 1^{er} avril 2000, la Loi exige que 75 p. 100 des véhicules nouvellement acquis, pour lesquels l'utilisation de carburants de remplacement est jugée rentable et faisable, soient capables de fonctionner aux carburants de remplacement.

La Loi précise aussi qu'il incombe à chaque organisme fédéral, lorsque cela est rentable et faisable, d'utiliser des carburants de remplacement dans tout véhicule automobile pouvant fonctionner avec ces carburants.

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 organismes fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 ou II de la *Loi sur la gestion des finances publiques* ont permis au gouvernement fédéral de respecter pleinement, et même de dépasser, les exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement* pour une quatrième année d'affilée.

En ce qui concerne l'utilisation de 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* (Loi) prévoit que le président du Conseil du Trésor doit faire rapport chaque année sur l'application de cette loi pour l'ensemble des organismes fédéraux mentionnés 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 des 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 des carburants de remplacement.

La Loi prévoit que, après une période d'application graduelle de sept ans, dès l'exercice débutant 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 débutant 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 débutant le 1^{er} avril 1998, cette proportion passait à 60 p. 100. Pour l'exercice débutant 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 organisme fédéral, lorsque cela est rentable et faisable, d'utiliser du carburant de remplacement pour l'exploitation des véhicules automobiles capables de fonctionner avec 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 quatrième *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 2000-2001 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 discussion sur l'engagement du gouvernement fédéral de se conformer continuellement 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 2000-2001. Il montre qu'au moins 75 p. 100 de tous les véhicules nouvellement acquis, pour lesquels l'utilisation des 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 acquis fonctionnant aux carburants de remplacement	Objectif de 75 p. 100 – acquisitions requises par la Loi
3 282	301	131	180	98

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 2000-2001, 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 2000-2001 à acquérir des véhicules qui consomment des carburants de remplacement.

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, on estime que 94 p. 100 des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement achetés en 2000-2001 avaient été produits en usine et que 6 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 des carburants de remplacement par les véhicules du parc automobile fédéral

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





Le tableau suivant résume la consommation estimative de carburant par genre de carburant pour l'exercice 2000-2001 pour les 18 ministères et organismes ayant les plus grands parcs automobiles.

Genre de carburant	Nombre approximatif de véhicules	Estimation de la consommation annuelle totale	Consommation annuelle moyenne par véhicule
Carburants traditionnels			
Essence ¹	20 294	67 702 812 l	3 336 l
Carburant diesel	2 654	9 008 070 l	3 394 l
Carburants de remplacement			
Gaz naturel	316	710 557 kg	2 249 kg
Propane	451	1 395 289 l	3 094 l
Éthanol 85	56	137 831 l	2 461 l
Électricité	5	données non disponibles	données non disponibles
Total	23 776		

Les organismes fédéraux mentionnés 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. Dans le cas du gaz naturel et du propane, les statistiques sur la consommation incluent les véhicules monocarburant et bicarburant.

¹ **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, ses 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'éthanol 85 ou à l'essence.

Le « nombre approximatif de véhicules » inclut 46 véhicules hybrides alimentés à l'électricité et à l'essence acquis au cours de l'exercice 2000-2001.





2.3 Exemples des progrès réalisés dans l'utilisation des carburants de remplacement et de la réduction des émissions

Les exemples donnés ci-dessous montrent l'utilisation des carburants de remplacement et les progrès réalisés dans la réduction des émissions par le gouvernement fédéral au cours de l'exercice 2000-2001 :

1. Le nombre de véhicules du parc automobile fédéral qui fonctionnent à l'éthanol 85 a augmenté sensiblement au cours de l'exercice 2000-2001, passant de 20 à 57. Même s'il n'y avait qu'un seul poste de ravitaillement au Canada et qu'il appartient à Ressources naturelles Canada et est exploité par ce ministère, la consommation d'éthanol 85 a augmenté de près de 700 p. 100, passant de 19 775 à 137 831 litres.
2. Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada a installé deux nouvelles pompes à gaz naturel sur le site de l'une de ses installations, à Ottawa, pour répondre aux besoins accrus de son parc de véhicules alimentés au gaz naturel dans la région de la capitale nationale. Ce parc a doublé au cours de l'exercice 2000-2001, passant de 8 à 16 véhicules.
3. Agriculture et Agroalimentaire Canada a remplacé six camionnettes à essence par six véhicules utilitaires tout-terrain électriques à la Ferme expérimentale centrale d'Ottawa. Les véhicules utilitaires de ce genre ne sont pas compris dans la définition de « véhicule automobile » et ne sont donc pas comptés dans les nouvelles acquisitions. Ils représentent toutefois une initiative importante de la part de ce ministère pour réduire sensiblement les émissions nocives.
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 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 le « nombre réel de véhicules aux carburants de remplacement acquis » du tableau de la section 2.1. 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. Au total, le gouvernement fédéral a acquis 46 véhicules hybrides de ce genre au cours de l'exercice 2000-2001 (voir le tableau ci-dessous).





Ministère ou organisme	Nombre de véhicules hybrides alimentés à l'essence et à l'électricité acquis
Défense nationale	9
Environnement Canada	5
Gendarmerie royale du Canada	14
Parcs Canada	1
Ressources naturelles Canada	3
Transports Canada	14
Total	46

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

Le gouvernement fédéral s'est engagé à accroître l'utilisation des 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 quatre 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 des 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 2000-2001 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.
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 3 569 \$ à 7 666 \$, dans le cas des véhicules au propane et au gaz naturel, et de 185 \$ à 999 \$, pour ceux à l'éthanol 85. Le coût des trousse de conversion au propane et au gaz naturel variait de 2 749 \$ à 4 600 \$. 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. Les fabricants d'automobiles ne produisent pas le nombre initialement prévu de véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement et l'offre de tels véhicules au Canada demeure limitée. L'offre au Canada est dictée surtout par les besoins en matière de production du marché américain, qui est plus vaste.





4. Les infrastructures de distribution de gaz naturel, de gaz propane et d'éthanol 85 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.
5. 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, qui, selon les estimations, représentent 94 p. 100 des véhicules fonctionnant aux carburants de remplacement acquis en 2000-2001.
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. Compte tenu de la moyenne assez faible de kilomètres parcourus annuellement par les véhicules du gouvernement fédéral, l'utilisation des carburants de remplacement sera probablement moins rentable.





3. CONCLUSION

Au cours de l'exercice 2000-2001, les activités des organismes fédéraux mentionnés aux annexes I, I.1 ou 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 avait également respectées durant les exercices 1997-1998, 1998-1999 et 1999-2000.

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 avec 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 l'infrastructure qui y est associée n'atteignent 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 des 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 des carburants de remplacement dans l'ensemble du gouvernement fédéral.





ANNEXE 1 – TERMINOLOGIE

On trouve dans cette 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 polycarburants et bicarburants 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 aussi 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 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 des véhicules ou des trousseaux 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 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 2000-2001. 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 cette liste, *n'ont pas* acquis de nouveaux véhicules durant l'exercice 2000-2001. 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	16	5	4	0
Agriculture et Agroalimentaire Canada	49	14	0	0
Citoyenneté et Immigration Canada	30	0	0	0
Défense nationale	685	12	2	15
Développement des ressources humaines Canada	103	0	0	0
Environnement Canada	68	29	6	12
Industrie Canada	57	1	1	6
Ministère de la Justice Canada	4	1	1	0
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international	6	0	0	3
Pêches et Océans	262	36	0	0
Ressources naturelles Canada	39	0	0	6
Santé Canada	70	7	0	5
Solliciteur général Canada	1	0	0	0
Transports Canada	59	2	0	7
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	42	12	12	12
Totaux de l'annexe I	1 491	119	26	66





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 promotion économique du Canada atlantique	4	1	1	0
Agence des douanes et du revenu du Canada	160	9	7	31
Archives nationales du Canada	1	1	1	1
Bureau du Conseil privé	3	2	0	0
Bureau du directeur général des élections	2	1	0	0
Commissariats à l'information et à la protection de la vie privée du Canada	1	0	0	0
Commission canadienne des grains	1	0	0	0
Commission nationale des libérations conditionnelles	4	0	0	0
Développement économique Canada pour les régions du Québec	2	0	0	2
Gendarmerie royale du Canada	1 223	45	23	19
Greffe de la Cour fédérale du Canada	3	3	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	1	1	0
Service correctionnel Canada	196	77	69	52
Statistique Canada	2	0	0	0
Totaux de l'annexe I.1	1 604	140	102	105





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	84	4	0	4
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	5	0	0	0
Conseil national de recherches du Canada	10	0	0	0
Instituts de recherche en santé du Canada	1	0	0	0
Parcs Canada	87	38	3	5
Totaux de l'annexe II	187	42	3	9
Totaux de toutes les annexes	3 282	301	131	180





ANNEXE 3 – DÉFINITION DES EN-TÊTES DES TABLEAUX

Ministère ou organisme

Toutes les entités du gouvernement fédéral 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 2000-2001.

Nombre de véhicules acquis

Le nombre total de véhicules acquis par les ministères ou organismes durant l'exercice 2000-2001.

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

Le nombre de véhicules acquis en 2000-2001 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 2000-2001 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 2000-2001 qui peuvent fonctionner aux carburants de remplacement.

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

Le nombre total de véhicules acquis en 2000-2001 qui devraient être capables de fonctionner aux carburants de remplacement, conformément à la *Loi sur les carburants de remplacement*.

Pour l'exercice 2000-2001, 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.

