RAPPORT ANNUEL AU PARLEMENT

Présidente
du Conseil du Trésor

President
of the Treasury Board

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

Exercice 1998-1999

Canada

RAPPORT ANNUEL AU PARLEMENT

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

Exercice 1998-1999

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada,
représentée par la présidente du Conseil du Trésor, 1999
N° de catalogue BT76-1/1999
ISBN 0-662-64401-8

Ce document est disponible en médias substituts
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 la Loi, pour l'exercice 1998-1999.

La présidente du Conseil du Trésor,

Lucienne Robillard

Table des matières

Résumé **1**

1. Introduction **1**

1.1 *Loi sur les carburants de remplacement* 1

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

2.1 Acquisitions de nouveaux véhicules 2

2.2 Utilisation de carburants de remplacement pour véhicules dans le parc automobile fédéral 3

3. Conclusion **5**

3.1 Engagement du gouvernement fédéral 5

3.2 Facteurs clés limitant la viabilité des carburants de remplacement pour véhicules 6

Annexe 1 – Terminologie **9**

Annexe 2 – Acquisitions de nouveaux véhicules **11**

Annexe 3 – Définitions des en-têtes de tableau **13**

RÉSUMÉ

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

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

Conformité à la *Loi sur les carburants de remplacement*

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

Les organismes fédéraux ont signalé que tous les véhicules du parc fédéral pouvant fonctionner aux CRV les utilisent dans toute la mesure du possible.

Exigences de la *Loi sur les carburants de remplacement*

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

Pour l'exercice débutant le 1er avril 1998, la Loi exigeait, si l'utilisation des CRV était jugée rentable et possible, que 60 % des nouveaux véhicules devaient pouvoir utiliser ces carburants.

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

1. INTRODUCTION

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

1.1 *Loi sur les carburants de remplacement*

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

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

Plus précisément, la Loi exige que les ministères et organismes examinent l'acquisition de chaque nouveau véhicule en fonction de la consommation annuelle estimative de carburant et des tâches opérationnelles principales de celui-ci. Elle exige également qu'ils établissent s'il serait rentable et possible d'utiliser les CRV. On a interprété cette exigence législative de la façon suivante : s'il en coûte moins cher de faire fonctionner un véhicule aux CRV qu'à un carburant traditionnel, et si le véhicule peut remplir ses fonctions opérationnelles, il fera dorénavant partie d'un groupe de nouvelles acquisitions qui peuvent fonctionner aux CRV.

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

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

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

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

À la section 2 du rapport, on évalue dans quelle mesure le gouvernement fédéral se conforme à la Loi. À la section 2.1, on résume l'application de la Loi à l'acquisition de véhicules durant l'exercice 1998-1999, et la section 2.2 fait état du degré d'utilisation des CRV dans le parc automobile fédéral durant l'exercice 1998-1999.

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

2. CONFORMITÉ À LA *LOI SUR LES CARBURANTS DE REMPLACEMENT*

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

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

2.1 Acquisitions de nouveaux véhicules

Le tableau suivant résume l'application de la Loi à l'échelon gouvernemental au cours de l'année financière 1998-1999. Ce tableau montre qu'au moins 60 % de toutes les acquisitions de nouveaux véhicules pour lesquels l'utilisation des CRV devrait être rentable et possible peuvent effectivement fonctionner aux CRV.

Nombre total de véhicules acquis*	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable*	Nombre total de véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible*	Nombre réel de véhicules fonctionnant aux CRV acquis*	Objectif de 60 % – Acquisitions exigées par la Loi*
2 409	218	126	161	76

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

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

Respecter, voire excéder les exigences de la Loi

Le gouvernement fédéral a excédé les exigences de la Loi grâce aux acquisitions des ministères et organismes durant l'exercice 1998-1999. Cette tendance peut être attribuée au mandat de certains ministères et organismes, qui consiste à montrer l'exemple quant à l'utilisation des CRV. Ces ministères et organismes ont assuré que leurs acquisitions de 1998-1999 utilisent autant que possible des CRV.

D'après l'information fournie par les ministères et organismes et les données contenues dans le système d'information statistique sur les véhicules de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, il est estimé que 63 % des véhicules à CRV achetés en 1998-1999 sont produits en usine et 37 % sont convertis après leur acquisition. Ces résultats représentent la meilleure évaluation disponible au moment du dépôt du présent rapport.

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

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

Le tableau suivant résume la consommation estimative de carburant par catégorie de carburant pour l'exercice 1998-1999, et ce pour les 17 ministères et organismes ayant les plus grands parcs automobiles.

Catégories de carburant	Nombre estimé de véhicules	Estimation de la consommation annuelle totale	Consommation annuelle moyenne par véhicule
Carburants traditionnels			
Essence [1]	20 753	66 210 455 L	3 190 L
Carburant diesel	427	1 102 900 L	2 585 L
Carburants de remplacement			
Gaz naturel	118	356 148 Kg	3 018 Kg
Propane	576	2 942 086 L	5 106 L
Éthanol 85	3	20 402 L	6 801 L
Méthanol 85 [2]	17	31 293 L	1 839 L
Électricité	4	Données non disponibles	Données non disponibles
Total	**21 898**		

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

---

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

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

3. CONCLUSION

3.1 Engagement du gouvernement fédéral

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

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

Voici quelques exemples des manières dont certaines organisations fédérales ont accru l'utilisation de CRV durant l'année financière 1998-1999 :

1. Outre la conversion de véhicules achetés durant l'exercice 1998-1999, aussi bien Service correctionnel Canada que la Gendarmerie royale du Canada ont converti chacun plus de dix véhicules dont ils avaient fait l'acquisition au cours des années financières antérieures, lorsqu'ils estimaient qu'il était rentable de le faire. La plupart de ces véhicules ont été convertis au gaz naturel.

2. Ressources naturelles Canada a ajouté une installation de distribution du carburant mixte éthanol 85 (E85) à son administration centrale à Ottawa pour ses véhicules qui utilisent ce carburant. Bien que les quantités d'E85 soient limitées, le ministère a réussi à obtenir ce carburant à un prix raisonnable. Ressources naturelles Canada approvisionne également Agriculture et Agroalimentaire Canada et Environnement Canada en E85.

3. Service correctionnel Canada utilise exclusivement le carburant éthanol 10 dans neuf de ses installations de stockage de l'essence en vrac dans la région des Prairies et offre ce combustible aux autres ministères et organismes intéressés.

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

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

Le gouvernement fédéral s'est engagé à accroître l'utilisation des CRV dans le parc automobile fédéral. Cependant, certains facteurs externes continuent de limiter la concrétisation de cet engagement. Pendant les exercices 1997-1998 et 1998-1999, une infrastructure restreinte dans de nombreux coins du pays et un choix et une disponibilité limités de véhicules aux CRV appropriés offerts par les fabricants, entre autres facteurs, ont restreint l'acquisition de véhicules aux CRV et l'utilisation des CRV.

Voici un résumé des principaux problèmes qui ont limité l'utilisation des véhicules fonctionnant aux CRV et des CRV au gouvernement fédéral au cours de l'exercice 1998-1999. Il convient de noter que ces facteurs s'appliquaient aussi durant l'exercice financier 1997-1998.

1. L'exercice 1998-1999 s'est caractérisé par un approvisionnement limité en véhicules fonctionnant aux CRV produits en usine, comparativement au nombre de modèles à essence, qui conviennent aux activités du gouvernement fédéral.

2. En comparaison avec les catégories semblables de véhicules à essence, les coûts supplémentaires pour l'acquisition de véhicules aux CRV produits en usine variaient entre 4 202 $ et 9 923 $, dans le cas des véhicules fonctionnant au propane et au gaz naturel et entre 1 406 $ et 3 424 $, pour les véhicules utilisant le carburant mixte éthanol 85. Les coûts supplémentaires pour les trousses de conversion au propane et au gaz naturel variaient de 2 745 $ à 4 145 $. Les trousses dont le prix est moins élevé révèlent généralement une technologie plus ancienne et moins au point, tandis que celles dont le prix est plus élevé indiquent une meilleure technologie, plus récente et plus propre.

3. Des calendriers de livraison des véhicules fonctionnant aux CRV incompatibles et prolongés permettent difficilement aux ministères fédéraux de planifier l'acquisition de ces véhicules dans leur budget.

4. L'infrastructure pour le gaz naturel, le gaz propane et l'éthanol 85 est limitée; on peut difficilement se fier à l'approvisionnement de ces catégories de carburant à l'extérieur des régions urbaines et les heures d'affaires des fournisseurs sont souvent limitées. L'utilisation d'un véhicule bicarburant permettrait à l'utilisateur de trouver de l'essence dans les régions où les CRV appropriés ne sont pas accessibles. Toutefois, cette pratique aurait un effet considérable sur la capacité de recouvrer, grâce aux économies de carburant, les coûts liés aux CRV pendant la durée de vie du véhicule.

5. L'efficacité et la qualité des trousses de conversion de véhicules sont discutables, parce que l'analyse des émissions produites par les véhicules convertis révèle une concentration d'émissions plus élevée que dans les véhicules à essence. De plus, les ordinateurs de diagnostic de pointe qui se trouvent à bord des nouveaux véhicules ont beaucoup limité la capacité de l'industrie de bien convertir les moteurs. Enfin, le gouvernement fédéral a éprouvé des problèmes à faire fonctionner les véhicules convertis. Ceux-ci avaient

notamment tendance à pétarader, ce qui a réduit la confiance dans le rendement des trousses de conversion.

6. La disponibilité et les heures d'ouverture des services de garantie agréés qui offrent des services d'entretien et de réparation courants des véhicules produits en usine ou convertis aux CRV sont limitées, ce qui restreint, du point de vue opérationnel, les possibilités d'utiliser un véhicule aux CRV à de nombreux endroits. Par ailleurs, certains ministères ont signalé que le nombre limité des services de garantie agréés s'est traduit par des coûts d'entretien et de réparation plus élevés.

7. Des nouvelles technologies utilisées dans les véhicules à essence ont amélioré le kilométrage, réduit les émissions et permis un meilleur rendement des moteurs.

8. Lorsqu'on compare l'équivalence sur le plan de l'énergie entre les CRV et l'essence, on constate que les CRV sont parfois plus coûteux que l'essence vendue à la pompe, ce qui élimine les avantages de la conversion aux CRV. En outre, comme de nombreux ministères fédéraux ont déjà accès à de l'essence dans des installations en vrac à un prix beaucoup moins élevé que l'équivalent en CRV vendu à la pompe, l'utilisation des CRV ne constitue pas une option viable.

   Les CRV sont disponibles également dans des installations en vrac à un prix beaucoup plus bas que l'essence achetée à la pompe. Toutefois, peu de ministères fédéraux ont accès à ces approvisionnements.

9. L'utilisation des véhicules au propane reste limitée dans certains secteurs, comme les stationnements souterrains et certaines aires d'envol.

10. L'espace de chargement disponible est réduit par l'ajout de réservoirs à CRV.

11. Plus le nombre de kilomètres parcourus annuellement par un véhicule est faible, moins l'utilisation des CRV risque d'être rentable.

12. Les compressions budgétaires et les allocations limitent la capacité d'assumer les coûts initiaux d'acquisition de véhicules fonctionnant aux CRV.

ANNEXE 1 – TERMINOLOGIE

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

Carburant de remplacement pour véhicules

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

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

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

Possible

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

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

Rentable

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

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

Véhicule automobile

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

Véhicule bicarburant

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

Véhicule polycarburant

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

ANNEXE 2 – ACQUISITIONS DE NOUVEAUX VÉHICULES

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

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

Ministère ou Organisme	Nombre de véhicules acquis	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible	Nombre réel de véhicules aux CRV acquis
ANNEXE I				
Affaires indiennes et du Nord Canada	8	0	0	0
Agriculture et Agroalimentaire Canada	72	4	4	5
Anciens Combattants Canada	7	5	0	0
Citoyenneté et Immigration Canada	18	1	0	0
Défense nationale	481	17	0	0
Développement des ressources humaines Canada	58	0	0	0
Diversification de l'économie de l'Ouest Canada	1	0	0	0
Environnement Canada	56	15	2	9
Industrie Canada	35	4	0	0
Ministère de la Justice Canada	1	0	0	0
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international	1	0	0	0
Ministère du Patrimoine canadien	144	26	10	20
Pêches et Océans	67	6	0	0
Ressources naturelles Canada	32	11	11	14
Revenu Canada	18	2	1	2
Santé Canada	34	2	0	0
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada	2	0	0	0
Solliciteur général Canada	1	0	0	0
Transports Canada	45	9	9	12
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	31	4	2	12
Totaux pour l'annexe I	**1 112**	**106**	**39**	**74**

Ministère ou Organisme	Nombre de véhicules acquis	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible	Nombre réel de véhicules aux CRV acquis
ANNEXE I.1				
Agence de promotion économique du Canada atlantique	3	0	0	0
Archives nationales du Canada	2	0	0	0
Bureau du Conseil privé	4	0	0	0
Bureaux des commissaires à l'information et à la protection de la vie privée du Canada	2	0	0	0
Centre canadien de gestion	1	0	0	0
Commission nationale des libérations conditionnelles	1	0	0	0
Développement économique Canada pour les régions du Québec	2	0	0	0
Gendarmerie royale du Canada	1 025	75	75	49
Office national de l'énergie	1	0	0	0
Service correctionnel Canada	164	37	12	37
Totaux pour l'annexe I.1	**1 205**	**112**	**87**	**87**

Ministère ou Organisme	Nombre de véhicules acquis	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable	Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible	Nombre réel de véhicules aux CRV acquis
ANNEXE II				
Agence canadienne d'inspection des aliments	83	0	0	0
Bureau de la sécurité des transports du Canada	5	0	0	0
Conseil national de recherches Canada	4	0	0	0
Totaux pour l'annexe II	**92**	**0**	**0**	**0**
Totaux pour toutes les annexes	**2 409**	**218**	**126**	**161**

ANNEXE 3 – DÉFINITIONS DES EN-TÊTES DE TABLEAU

Ministère ou Organisme

Tous les organismes du gouvernement fédéral (ministères ou organismes), mentionnés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qui ont acquis des véhicules durant l'exercice 1998-1999.

Nombre de véhicules acquis

Le nombre total de véhicules acquis par les ministères et/ou organismes durant l'exercice 1998-1999.

Véhicules pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable

Le nombre de véhicules acquis en 1998-1999 qu'on estime ne pas être plus coûteux à faire fonctionner aux CRV qu'au carburant traditionnel.

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

Le nombre de véhicules acquis en 1998-1999 qu'on estime ne pas être plus coûteux à faire fonctionner aux CRV qu'au carburant traditionnel *et* qui peuvent remplir leurs fonctions opérationnelles en utilisant des CRV.

Nombre réel de véhicules aux CRV acquis

Le nombre réel de véhicules acquis en 1998-1999 qui peuvent fonctionner aux CRV.

Objectif de 60 % - Acquisitions exigées par la Loi

Le nombre total de véhicules acquis en 1998-1999 qui devraient fonctionner aux CRV suivant la *Loi sur les carburants de remplacement.*

Pour l'exercice 1998-1999, la Loi exige que 60 % de tous les véhicules acquis pour lesquels l'utilisation de CRV est rentable et possible devraient pouvoir fonctionner aux CRV.