

Tableau de bord provincial et territorial véhicules zéro émission

Suivi du leadership infranational
canadien en matière de stratégies,
politiques et investissements VZE



Mobilité Électrique Canada est un organisme national à but non lucratif de type associatif qui se consacre exclusivement à l'avancement de la mobilité électrique en tant qu'opportunité passionnante et prometteuse pour lutter contre les changements climatiques et stimuler et soutenir l'économie canadienne. Sa mission est d'accélérer stratégiquement la transition vers la mobilité électrique à travers le Canada.

REMERCIEMENTS :

Nous tenons à remercier le personnel des gouvernements des provinces et territoires, des services publics, et des organismes à but non lucratif pour leur contribution au Tableau de bord, en particulier pour la révision des données saisies.

Nous tenons à remercier Efficacité énergétique Canada pour sa collaboration lors de la Phase de collecte des données.

LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT DU TABLEAU DE BORD ONT ÉTÉ DIRIGÉS PAR :



Fondée en 2004, Dunsky énergie + climat appuie les principaux gouvernements, distributeurs d'énergie, entreprises et organismes sans but lucratif dans leurs efforts pour accélérer la transition énergétique.

CE PROJET A ÉTÉ FINANCÉ PAR :

IVEY foundation



AVEC LE SOUTIEN DE :



Naviguer le Tableau de bord

1

La vue d'ensemble

Résultats globaux

PAGE 1

2

À propos du Tableau de bord

Méthodologie et approche

PAGE 10

3

Résultats par province & territoire

Comment s'est classé chaque province/territoire, et que doivent-ils faire pour la suite ?

PAGE 14

4

Résultats par champ d'action

Que recherchions-nous dans chaque catégorie, et à quoi ressemble les mesures ?

PAGE 42

Table des matières

La vue d'ensemble	1
Ce que nous avons découvert	3
Le travail à venir	5
À propos du Tableau de bord	10
Qu'est-ce que le Tableau de bord ?	10
Comment le Tableau de bord a-t-il été réalisé ?	10
Qu'inclut le champ d'application ?	10
Comment les points ont-ils été attribués ?	11
Le rôle des autres acteurs	12
Résultats par province et territoire	14
Colombie-Britannique	15
Québec	17
Nouvelle-Écosse	19
Yukon	21
Île-du-Prince-Édouard	23
Nouveau-Brunswick	25
Terre-Neuve-et-Labrador	27
Ontario	29
Alberta	31
Territoires du Nord-Ouest	33
Saskatchewan	35
Manitoba	37
Nunavut	39
Ventes de VZÉ	40
Résultats par champ d'action	42
1. Adoption de VZE légers (12,5 points à allouer)	43
2. Adoption de VZE moyens, lourds et tout terrain (12,5 points à allouer)	45
3. Mise en place de l'infrastructure (25 points à allouer)	47
4. Stratégie, réglementation et éducation (32 points à allouer)	50
5. Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre (12 points à allouer)	52
6. Exemplarité de l'état (6 points à allouer)	55
Rôles clés pour les provinces et territoires	57
Thème transversal : Équité	57
Thème transversal : Services publics et électrification bénéfique	59
Thème transversal : Soutien aux municipalités et gouvernements autochtones	60
Le chemin à parcourir	62
Contexte canadien	62
Notre voisin du sud	63
Le Tableau de bord de l'année prochaine	63
Annexe - Méthodologie et notation du Tableau de bord	64

Liste des acronymes

VEB - Véhicule électrique à batterie

BRCC - Borne de recharge à courant continu

VE - Véhicule électrique

VPC - Véhicule électrique à pile à combustible

GES - Gaz à effet de serre

MCI - Moteur à combustion interne

VL - Véhicule léger

VML - Véhicule moyen et lourd

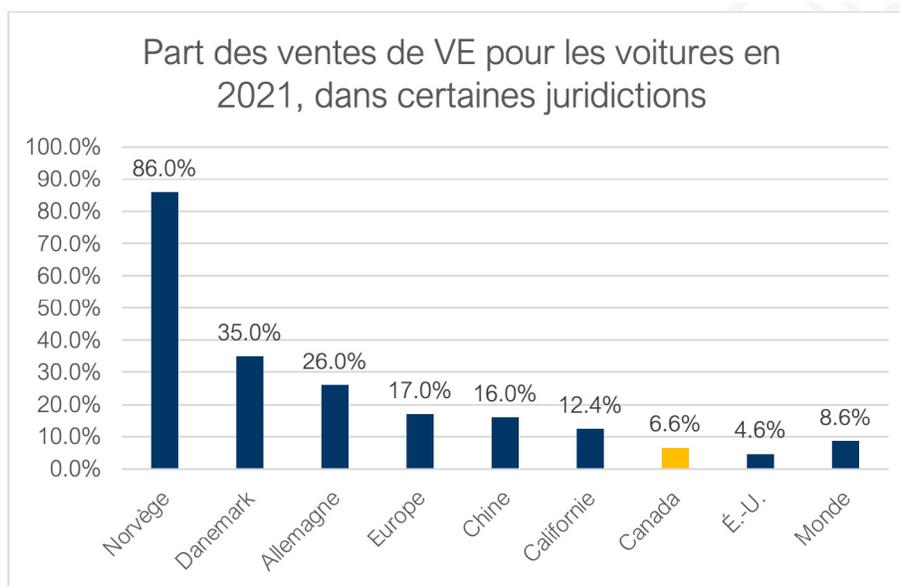
VHR - Véhicule hybride rechargeable

VZE - Véhicule zéro émission

La vue d'ensemble

Les Canadiens sont de plus en plus désireux de passer à la mobilité électrique. Les véhicules zéro émission (VZE) ont un rôle essentiel à jouer dans la décarbonation du secteur des transports au Canada, en parallèle avec les transports en commun électrifiés, le transport actif, et la planification communautaire et urbaine.

L'adoption des véhicules VZE est en plein essor. À l'échelle mondiale, les ventes de voitures VZE ont atteint un niveau record de 6,6 millions de voitures vendues en 2021 (9 % des ventes mondiales), et ce malgré la pandémie et les contraintes de la chaîne d'approvisionnement. Les ventes de la Chine et l'Europe représentaient plus de 85 % de toutes les voitures électriques vendues. Bien qu'un nombre rapidement croissant de Canadiens adoptent les VZE, les ventes canadiennes n'ont pas encore atteint les niveaux observés dans les juridictions en tête de file. En 2021, 6,6 % des voitures vendues au Canada étaient des véhicules électriques (VE)¹, comparativement à 86 % en Norvège, 16 % en Chine et 12 % en Californie².



Graphique 1. Ventes mondiales de VE. Source : IEA Global EV Outlook 2022. *Source pour la Californie : California Energy Commission.

Les courbes de tendance semblent prometteuses, toutefois : les ventes canadiennes ont augmenté à 8,3 % lors du premier trimestre de 2022.³ Pour rattraper ses pairs, les juridictions canadiennes doivent prendre des mesures soutenues et étendues.

Les provinces et territoires ont un rôle clé à jouer pour faire de la mobilité électrique une option pour tous. Le Tableau de bord VZE met l'accent sur les stratégies, politiques, règlements, investissements et autres mesures qui doivent être mises en place spécifiquement par les provinces et territoires, tout en reconnaissant que ces mesures nécessitent des actions coordonnées avec les gouvernements fédéral et municipaux pour réussir.

¹ Les VE comprennent les véhicules électriques à batterie (VEB) et les véhicules hybrides rechargeables (VHR).

² <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles>

³ <https://electricautonomy.ca/2022/05/27/q1-2022-ihs-how-many-VZE-registrations-canada/>

Le Tableau de bord VZE démontre que **des mesures prometteuses sont déjà en cours**, qu'il s'agisse d'investissements dans l'infrastructure de recharge à Terre-Neuve-et-Labrador, de soutien aux entreprises en Colombie-Britannique, ou d'incitatifs à l'achat de motoneiges électriques dans le Yukon. Avec le soutien en place et les tendances du marché, **les véhicules zéro émission sont le choix évident pour les consommateurs et entreprises dans de nombreuses régions du pays.**

En même temps, **les provinces et territoires ont beaucoup de chemin à faire.** Une seule juridiction canadienne (la C.-B.) s'est hissée dans la catégorie des Chefs de file mondiaux. Étant donné que le secteur du transport émet un quart des émissions de GES du Canada, il est impossible de **mitiger le pire de la crise climatique** sans accélérer considérablement la transition vers le transport électrifié. De plus, à mesure que l'économie mondiale passe au transport électrifié, les provinces et territoires ont l'occasion d'exploiter **les opportunités de développement économique** pour leurs travailleurs et entreprises.

UN RÔLE UNIQUE POUR LES PROVINCES ET TERRITOIRES

Les provinces et territoires sont des joueurs importants dans la transition vers le transport électrique, puisqu'ils ont l'autorité sur le transport routier, l'énergie, le développement économique, et le contexte de réglementation municipal. Partout dans le monde, l'action infranationale continue de s'avérer un outil clé pour permettre l'adoption des VZE. Les provinces et territoires ont trois rôles clés à jouer en particulier :

1. Compléter les programmes fédéraux pour assurer l'équité en matière de mobilité dans le contexte local
2. Travailler avec les services publics et les organismes de réglementation pour exploiter l'électrification bénéfique par l'adoption et le soutien des VZE
3. Créer un contexte législatif et financier permettant aux gouvernements locaux d'agir

Les mesures relatives à ces trois thèmes transversaux sont examinées dans la section Résultats par champ d'action du présent rapport. Malgré leurs différences, les provinces et territoires peuvent apprendre les uns des autres, et d'autres juridictions en tête de file dans le monde. Le Tableau de bord offre une bibliothèque de mesures que les gouvernements ont prises ou peuvent prendre, accompagnée de recommandations pour la conception de politiques et de programmes.

Ce que nous avons découvert

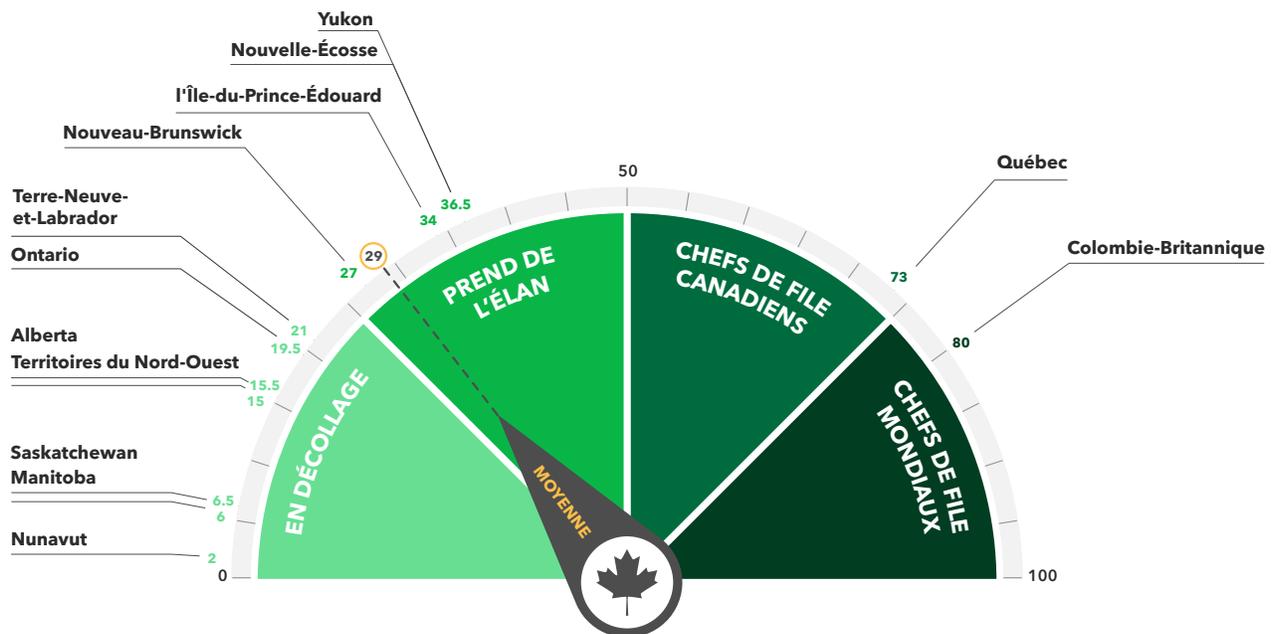
Le Tableau de bord VZE prend note des actions prises ou déjà en place au cours de **l'exercice 2021-22** (du 1er avril 2021 au 31 mars 2022). Un total de **100 points** est disponible à travers six champs d'action. Le système de points place la barre au **plus haut niveau d'action observé à travers le monde**, et exige des provinces et territoires qu'ils conçoivent leurs politiques et programmes de façon à répondre aux besoins des groupes visés par les mesures d'équité, et qu'ils travaillent avec les communautés autochtones pour obtenir tous les points.

Une province, la **Colombie-Britannique**, est ressortie comme **Chef de file mondial** dans le Tableau de bord. La Colombie-Britannique a adopté l'approche la plus complète pour favoriser l'adoption des VZE. La province est allée de l'avant avec les mesures clés de mettre en place des incitatifs à l'achat, d'investir dans l'infrastructure, et d'adopter une norme solide pour les ventes minimales de VZE. De plus, elle a pris des mesures significatives pour former sa main-d'œuvre et orienter son économie pour qu'elles puissent faire face à la transition. Les prochaines étapes pour la Colombie-Britannique devraient inclure de prioriser explicitement les investissements aux retombées équitables (la province a pris des mesures dans ce sens pour l'exercice 2022 - 23), établir des mesures dissuasives supplémentaires pour les véhicules à moteur à combustion interne, et garantir des procédés sécuritaires et durables pour disposer des batteries.

Suivant la C.-B. de près, le **Québec** s'est distingué comme **Chef de file canadien** et s'approche rapidement de la catégorie des Chefs de file mondiaux. À l'instar de la C.-B., le Québec a adopté une norme VZE, offre un financement robuste aux particuliers et aux entreprises pour l'adoption de VZE, et prend des mesures visant la croissance de la main-d'œuvre et de l'économie VZE. Un mandat clair confié à la société de services publics (Hydro-Québec) a permis à la province de mettre en place un vaste réseau de recharge. Les prochaines étapes importantes pour le Québec incluent de prioriser explicitement les investissements aux retombées équitables - y compris les mesures pour soutenir les communautés éloignées, augmenter les investissements dans les VZE tout terrain, établir des mesures dissuasives supplémentaires pour les véhicules à moteur à combustion interne, et garantir des procédés sécuritaires et durables pour disposer des batteries. Notamment, la décision attendue du Québec de renforcer sa norme sur les ventes minimales de VZE aidera à stimuler l'offre et l'adoption.

La **Nouvelle-Écosse, le Yukon, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick** sont tous dans la catégorie « Prend de l'élan ». Ces juridictions ont récemment mis en place des incitatifs à l'achat pour favoriser l'adoption des VZE tout en investissant dans leur réseau de recharge public. La Nouvelle-Écosse s'est distinguée par sa vaste campagne d'éducation du public et ses investissements dans le développement de l'industrie, notamment le recyclage de batteries. Le Yukon a fait beaucoup de progrès dans le réseau de recharge rapide publique le long de ses principales autoroutes. L'Île-du-Prince-Édouard investit dans la autobus électriques pour ses flottes d'autobus scolaires et de transport en commun. Le Nouveau-Brunswick a fait des progrès significatif sur l'investissement dans l'infrastructure de recharge dans les années récentes. Pour passer à la catégorie des Chefs de file canadiens, ces juridictions peuvent adopter d'autres mesures pour soutenir l'électrification des véhicules moyens et lourds, continuer à investir dans l'infrastructure de recharge et (hormis la Nouvelle-Écosse) prendre des mesures pour développer leur main-d'œuvre.

Les provinces et territoires en tête dans la catégorie « En décollage » (qui comprend **Terre-Neuve-et-Labrador, Ontario, Alberta, les Territoires du Nord-Ouest, Saskatchewan, Manitoba et Nunavut**) possèdent des forces différentes. La Terre-Neuve-et-Labrador a aussi récemment adopté des incitatifs à l'achat pour les VZE et ses investissements dans l'infrastructure de recharge est en accélération. L'Ontario est le chef de file canadien du développement économique dans le domaine de la fabrication de VZE grâce à son industrie automobile déjà présente. L'Alberta a mis l'accent sur le soutien financier pour les mesures municipales. Les Territoires du Nord-Ouest offrent des incitatifs à l'achat de VZE aux consommateurs et entreprises. Les investissements en Saskatchewan ont été dirigés par son service public. Le réseau électrique vert du Manitoba et les mesures du Nunavut pour créer davantage de sources d'énergie renouvelable constituent un bon point de départ vers l'électrification des transports.



Graphique 2. Vue d'ensemble des résultats

CONTEXTE LOCAL

Chaque juridiction compte différentes géographies, économies et communautés. Le Tableau de bord inclut des mesures qui peuvent généralement être adoptées par chaque province et territoire pour compléter la transition vers les VZE d'une manière qui correspond aux réalités locales. Par exemple, le Yukon a mis en oeuvre ses modifications au code du bâtiment uniquement dans ses grandes villes, une mesure appropriée pour les juridictions comprenant des communautés sans accès routier.

Le travail à venir

Il y a encore beaucoup à faire partout. Quel que soit leur pointage pour 2021-22, chaque juridiction peut passer à des catégories supérieures dans les années à venir. Les mesures clés suivantes sont absentes dans la plupart des juridictions, et représentent des domaines importants dans lesquels concentrer les efforts futurs au niveau provincial et territorial :

- **Intégrer les principes d'équité dans chaque incitatif, investissement, et réglementation.** Les personnes racialisées, à faible revenu, autochtones et de milieux ruraux sont actuellement mal desservies par les programmes VZE. Il est nécessaire d'adopter une approche ciblée dans la conception des programmes et pour la sensibilisation du public afin de garantir que tous puissent avoir accès à la mobilité électrique.
- **Pénaliser l'achat de véhicules aux combustibles fossiles** pour financer les incitatifs VZE continus (parfois appelé « éco-incitatif »). Cette approche rendrait les programmes d'incitatifs plus viables financièrement tout en réduisant plus rapidement l'écart de coût.
- **Promouvoir les VML zéro émission** en adoptant des mesures incitatives à l'achat, et en mettant en place des normes de vente dans les secteurs appropriés. Les juridictions peuvent s'inspirer de la Californie, où le California Air Resources Board élabore un règlement sur les flottes de véhicules moyens et lourds zéro émission dans le but d'avoir un parc de camions et d'autobus zéro émission en Californie d'ici 2045, partout où cela est possible, et bien plus tôt pour certains segments du marché comme la livraison du « dernier kilomètre » et le factage.
- **Faire des bâtiments 100 % adaptés aux VE** une réalité en adoptant des exigences 100 % « EV-Ready » pour les nouveaux immeubles résidentiels dans les codes ou règlements du bâtiment provinciaux, et en investissant de façon significative dans la rénovation d'immeubles résidentiels à logements multiples existants pour les rendre 100 % adaptés aux VE.
- **S'assurer que les travailleurs soient prêts à participer à la transition** en accélérant la formation des techniciens VZE et en aidant les collèges et autres établissements d'enseignement à préparer la main-d'œuvre VZE, tout en investissant dans la nouvelle activité économique entourant le recyclage de batteries.
- **Travailler avec les services publics et les organismes de réglementation pour préparer le système de production d'électricité** pour profiter des avantages de l'électrification des véhicules. Cela inclut notamment de clarifier le rôle des services publics dans la mise en place de l'infrastructure, de fixer des structures tarifaires pour améliorer l'analyse de rentabilisation de la recharge, de faciliter les mises à niveau des investissements pour la recharge à haute puissance, et de développer des systèmes de gestion de l'énergie.

Tableau 1. Mesures clés de chaque juridiction

Province/ Territoire	Points saillants des mesures	Champs d'opportunité	Points
Chefs de file mondiaux			
Colombie-Britannique	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Norme VZE en place depuis plusieurs années ▶ Mesures incitatives complètes pour VZE incluant les VL, VML, véhicules d'aéroport et véhicules spécialisés, autobus scolaires électriques, vélos cargo électriques, et véhicules tout terrain ▶ Soutien pour la rénovation d'immeubles résidentiels à logements multiples pour accueillir des véhicules électriques ▶ Clarté de la part de l'organisme de réglementation quant à la capacité des services publics d'investir dans le réseau de recharge ▶ Soutien ciblé pour la recherche et le développement de produits, services, ou technologies de la Colombie-Britannique dans le secteur VZE. ▶ Programme de formation pour aider à préparer la main-d'œuvre de la C.-B. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Incitatifs à l'achat en fonction du revenu (à venir) ▶ Norme VZE pour VML (à venir) ▶ Création d'un volet distinct d'incitatifs à l'achat de VL pour flottes partagées ▶ Mise en place de mesures dissuasives pour l'achat et l'utilisation de véhicules à MCI ▶ Soutien du recyclage des VE et de leurs batteries 	80
Chefs de file canadiens			
Québec	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Norme VZE en place depuis plusieurs années ▶ Incitatifs à l'achat de VL et VML les plus élevés ▶ Norme forte pour l'investissement dans l'infrastructure, et structures tarifaires favorables pour améliorer l'économie ▶ Formation de la main-d'œuvre et éducation des entreprises et investissement dans une grappe d'industries pour le transport électrique et intelligent. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Intégration de considérations d'équité dans ses incitatifs et investissements ▶ Norme VZE pour VML (à venir) ▶ Mise en œuvre de mesures dissuasives sur l'achat et l'utilisation de véhicules à MCI ▶ Exiger la recharge intelligente par le biais d'incitatifs pour la recharge résidentielle ▶ Renforcer le soutien pour la rénovation d'immeubles résidentiels à logements multiples pour qu'ils soient 100 % adaptés aux VE ▶ Soutien du recyclage des VE et de leurs batteries 	73
Prend de l'élan			
Nouvelle-Écosse	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Programme récent d'incitatif à l'achat de VL ▶ Financement pour l'électrification des transports en commun ▶ Tests de la recharge résidentielle intelligente dirigés par les services publics ▶ Engagements pour un réseau plus vert ▶ Programmes complets d'éducation du public avec services de consultation technique aux entreprises pour la transition de leurs flottes 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Norme VZE (à venir) ▶ Programme d'éducation axé sur l'équité (à venir) ▶ Financement pour la rénovation d'immeubles résidentiels à logements multiples pour qu'ils soient 100 % adaptés aux VE (à venir) ▶ Soutien de l'électrification des VML ▶ Fixer des cibles pour l'infrastructure VZE ▶ Collaborer avec les municipalités pour l'adoption d'un code du bâtiment adapté aux VE 	36,5

Province/ Territoire	Points saillants des mesures	Champs d'opportunité	Points
Yukon	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Incitatifs à l'achat de VL et véhicules tout terrain (incluant les motoneiges électriques) ▸ Objectif officiel et progrès significatifs dans l'infrastructure VZE ▸ Exigence que les projets d'aménagement de Whitehorse soit adaptés aux VE (politique provinciale) 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Élargir le rabais pilote pour VML ▸ Investir dans la formation de techniciens et le développement de la main-d'œuvre 	36,5
Île-du-Prince-Édouard	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Récents incitatifs à l'achat de VL ▸ Investissement pour 35 autobus scolaires électriques ▸ Investissement important dans l'infrastructure de recharge ▸ Cible pour la réduction des émissions du secteur des transports ▸ Essais routiers de VE pour les parlementaires et le personnel du gouvernement 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Programme incitatif pour l'achat de vélos réguliers et vélos électriques (à venir) ▸ Développer des cibles pour l'infrastructure VZE ▸ L'organisme de réglementation de l'électricité offre de la clarté à plus long terme quand au rôle des services publics en matière d'investissement dans les infrastructures 	34
Nouveau-Brunswick	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Récents incitatifs à l'achat de VL ▸ Incitatifs pour la recharge résidentielle exigeant des capacités de recharge intelligente ▸ Programme pour soutenir spécifiquement les investissements d'entreprises dans l'infrastructure de recharge 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Mettre à jour les cible en matière d'infrastructure ▸ Financer l'électrification des autobus scolaires et de transport en commun ▸ Étudier les possibilités d'exiger que toute nouvelle construction soit 100 % adaptée aux VE 	27
En décollage			
Terre-Neuve et Labrador	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Récentes incitatifs à l'achat de VL ▸ Investissements récents dans l'infrastructure de recharge le long des principales autoroutes 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Électrification des autobus de transport en commun (à venir) ▸ Modification du programme d'incitatifs pour qu'il s'applique au point de vente ▸ Fixer des cibles et planifier pour l'infrastructure ▸ Étudier les possibilités d'exiger que toute nouvelle construction soit 100 % adaptée aux VE 	21

Province/ Territoire	Points saillants des mesures	Champs d'opportunité	Points
Ontario	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Plusieurs annonces récentes de soutien financier pour de nouvelles usines de fabrication d'automobiles et de batteries ▸ Développement de la main-d'œuvre (secteur automobile général) 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Tarifs d'électricité de nuit avantageux (à venir) ▸ Norme VZE pour assurer l'offre ▸ Incitatifs à l'achat de VZE ▸ Soutien de l'électrification des VML ▸ Investissement provincial dans l'infrastructure, et tarifs de recharge avantageux ▸ S'assurer que les efforts de développement de la main-d'œuvre comprennent des exclusions axées sur les VZE ▸ Programme d'éducation du public ▸ Objectifs d'acquisition de flottes gouvernementales 	19,5
Alberta	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Soutien financier aux municipalités pour VZE et infrastructure ▸ Investissements dans les autobus de transport en commun de type VEB et VPC ▸ Projets de démonstration de ravitaillement en hydrogène pour camions ▸ Investissement dans l'infrastructure et projets pilotes dirigés par les services publics 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Norme VZE pour garantir l'offre ▸ Incitatifs à l'achat de VZE ▸ Fixer des objectifs et planifier pour de l'infrastructure, et coordonner les acteurs ▸ Développement et formation de la main-d'œuvre en VZE ▸ Objectifs d'acquisition de flottes gouvernementales 	15,5
Territoires du Nord-Ouest	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Récents incitatifs à l'achat de VL ▸ Subventions aux entreprises et organismes à but non lucratif pour l'électrification de leurs activités 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Investissement dans l'infrastructure de recharge de VE le long des principaux axes routiers (à venir) ▸ Incitatifs pour véhicules électriques tout terrain et d'occasion ▸ Fixer des cibles et planifier pour l'infrastructure 	15
Saskatchewan	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Financement de la recharge rapide par les services publics selon une carte des priorités ▸ Programme pilote de collecte de données sur la conduite et la recharge des VE ▸ Engagement d'éliminer progressivement le charbon 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Incitatifs à l'achat de VZE, incluant les véhicules tout terrain ▸ Fixer des cibles et planifier pour l'infrastructure, coordonner les acteurs ▸ Étendre l'éducation du public à la sensibilisation en personne et aux opportunités d'essais routiers ▸ Soutien financier pour municipalités ▸ Objectifs d'acquisition de flottes gouvernementales 	6,5

Province/ Territoire	Points saillants des mesures	Champs d'opportunité	Points
Manitoba	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Financement couvrant les projets de VZE pour les municipalités et les communautés des Affaires autochtones et du Nord Canada et les communautés autochtones ▸ Approvisionnement en électricité verte 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Électrification des autobus de transport en commun (à venir) ▸ Cibles de ventes de VZE ▸ Investissement dans le réseau de recharge ▸ Incitatifs à l'achat de VZE ▸ Objectifs d'acquisition de flottes gouvernementales 	6
Nunavut	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Facturation nette ▸ Investissement dans une centrale solaire hybride 	<ul style="list-style-type: none"> ▸ Poursuite des investissements dans l'énergie renouvelable ▸ Tirer parti du progrès dans le domaine des VZE tout terrain, y compris les motoneiges ▸ Tirer parti du progrès réalisé dans le domaine de l'aviation en VZE, au fil du temps 	2

À propos du Tableau de bord

Qu'est-ce que le Tableau de bord ?

Ce rapport contient :

- Une **balise** montrant l'état d'actions dans tous les provinces et territoires canadiens en 2021.
- Une **bibliothèque de mesures** que les provinces et territoires peuvent mettre en place pour stimuler l'adoption des VZE.
- Des **études de cas** d'initiatives ambitieuses et créatives déjà en place.

Comment le Tableau de bord a-t-il été réalisé ?

1. Nous avons établi les **catégories et paramètres** du Tableau de bord en nous basant principalement sur les priorités du *Plan d'action VÉ 2030 de Mobilité Électrique Canada*. Ces catégories et paramètres ont été affinés en fonction du jugement professionnel et des commentaires des intervenants.
2. Nous avons **contacté du personnel** des 13 provinces et territoires, ainsi que de certains services publics et organismes à but non lucratif, pour présenter le concept du Tableau de bord et de recueillir des commentaires de haut niveau.
3. Nous avons établi des **critères de pointage** détaillés en fonction des meilleures pratiques mondiales et des progrès réalisés dans les juridictions canadiennes.
4. Nous avons **recueilli de l'information** sur les mesures prises ou déjà en place dans chaque province et territoire entre le 1er avril 2021 et le 31 mars 2022 (exercice 2021), et envoyé des résumés de ces informations au personnel pour validation et révision. Le personnel de X provinces/territoires a répondu à la demande de validation des données.
5. Nous avons **compilé les résultats** en fonction des données validées et des critères de pointage.
6. Nous avons **fait circuler les résultats préliminaires** pour examen par les pairs et par les provinces et territoires (en cours).

Qu'inclut le champ d'application ?

	Dans le champ d'application	Hors du champ d'application
Technologie	Véhicules électriques à batterie (VEB), véhicules hybrides rechargeables (VHR), véhicules électriques à pile à combustible (VPC).	--
Acteurs	Mesures prises par les provinces et territoires. Mesures prises par les services publics d'électricité.	Les mesures prises par le gouvernement fédéral, les municipalités, et les sociétés de transport en commun sont généralement hors du champ d'application, sauf lorsque les provinces/territoires contribuent un soutien direct à ces mesures, financier ou autre.

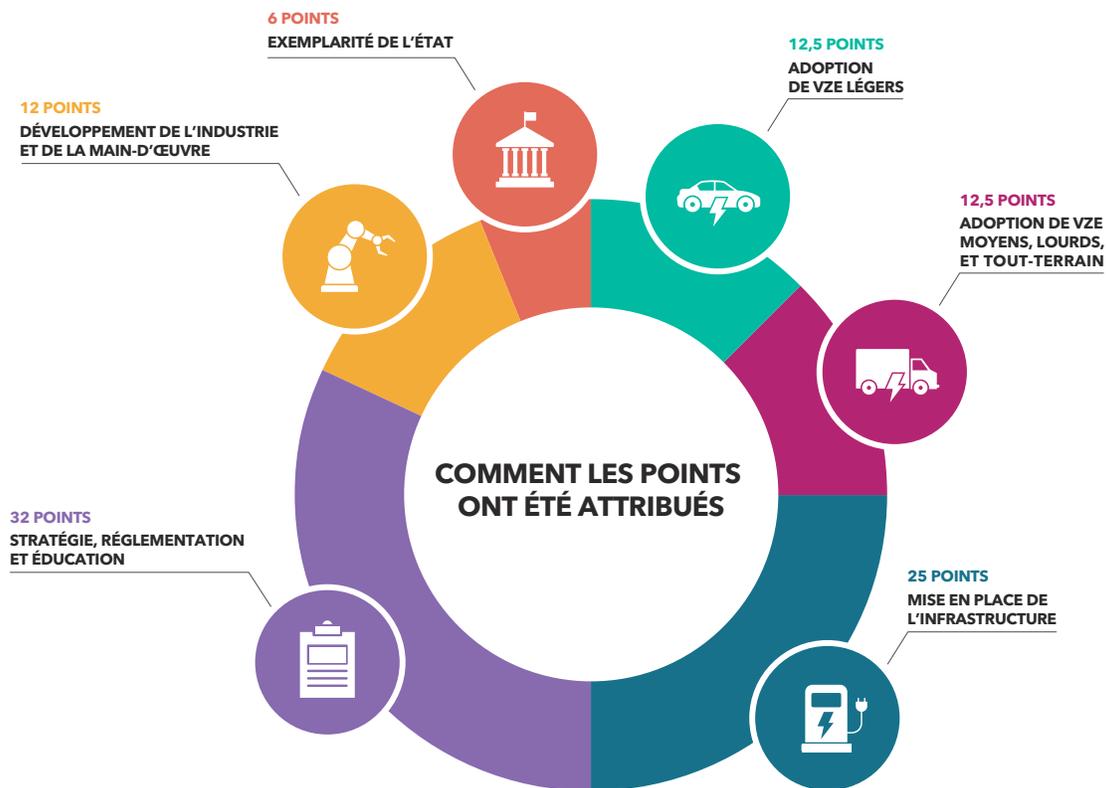
Mesures	Stratégies, politiques, réglementations et investissements.	Données sur les ventes et l'immatriculation de VZE (les contraintes actuelles de la chaîne d'approvisionnement dans plusieurs juridictions limitent la mesure dans laquelle l'adoption réelle représente le contexte de la politique actuelle). Les données sur les ventes de VZE sont présentées dans la section «Ventes de VZ» à la page 40 mais ne sont pas incluses dans l'évaluation.
Période	Mesures prises ou déjà en place au cours de l'année fiscale 2021 - 22 (1er avril 2021 - 31 mars 2022).	Les annonces faites au cours de l'année fiscale 2021 - 22 seront prises en compte dans une année ultérieure, une fois qu'elles seront mises en œuvre.

Nous notons que la pandémie de COVID-19 a pu avoir un impact sur les priorités budgétaires, la faisabilité des programmes, et les échéanciers de mise en œuvre, en particulier pour les activités de sensibilisation et les événements en personne.

Pour plus de détails sur l'évaluation, les paramètres, et la pondération, veuillez consulter le Rapport méthodologique.

Comment les points ont-ils été attribués ?

Les points du Tableau de bord sont attribués selon six champs d'action : (1) adoption de VZE légers; (2) adoption de VZE moyens, lourds, et tout-terrain; (3) mise en place de l'infrastructure; (4) stratégie, réglementation et éducation; (5) développement de l'industrie et de la main-d'œuvre; et (6) exemplarité de l'état.



La pondération relative des champs d'action reflète les mesures prioritaires à ce stade de l'adoption des VZE au Canada. À notre avis, les mesures clés devant être mises en place dans la plupart des juridictions sont **les incitatifs à l'achat, l'investissement dans l'infrastructure de recharge, les normes VZE, et l'éducation du public**. Ces mesures ont donc un poids plus important. Le développement de la main-d'œuvre et de l'industrie canadiennes, ainsi que l'exemplarité de l'état dans les acquisitions et le soutien aux municipalités sont aussi essentiels pour préparer la transition vers les VZE et inspirer une mise en action généralisée. Une liste des paramètres et paramètres secondaires pour chaque champ d'action est fournie dans la section Résultats par champ d'action du présent Tableau de bord.

Au fur et à mesure que les provinces et territoires progressent et que l'adoption s'accélère, il devient pertinent de se concentrer sur d'autres champs d'action. Par exemple, après avoir offert des incitatifs à l'achat de VL pendant plusieurs années, la Colombie-Britannique et le Québec commencent à réduire graduellement les montants des incitatifs à l'achat à mesure que le marché s'établit. Au cours des prochaines années, nous ferons évoluer les paramètres d'évaluation et la pondération afin de prendre en compte les meilleures pratiques émergentes et l'impact des politiques fédérales et mesures internationales. Cela permettra de s'assurer que le Tableau de bord reflète le progrès global de la transition vers les VZE, tout en restant ambitieuse.

Le rôle des autres acteurs

Ce Tableau de bord se concentre spécifiquement sur les mesures que doivent mettre en place les **provinces, territoires et services publics**. Ces acteurs évoluent au sein d'un écosystème et leurs mesures supportent, et sont supportées par, le gouvernement fédéral, les municipalités, gouvernements des Premières nations, sociétés de transport, ainsi que les secteurs privé et sans but lucratif.

Par exemple, certains rôles clés du **gouvernement fédéral** sont d'établir des règlements qui assurent l'approvisionnement national en VZE (p. ex. norme VZE), de fournir un financement de base pour les programmes incitatifs et l'infrastructure, et de soutenir la R&D et le développement économique à l'échelle nationale. Les provinces et territoires peuvent également prendre l'initiative dans ces mesures et/ou mettre en place du financement pour compléter les programmes fédéraux, adaptant ainsi ces programmes pour répondre à leurs besoins et réalités régionales.

Les provinces et territoires ont également un rôle clé à jouer en permettant, exigeant, et finançant des mesures au niveau des **municipalités et des Premières nations**. Les fonds provinciaux et territoriaux permettent aux municipalités et aux **sociétés de transport** d'adopter les VZE à grande échelle. Les provinces et territoires peuvent également garantir des mesures cohérentes (et par conséquent des environnements commerciaux cohérents) à travers les villes via de la réglementation, par exemple en exigeant dans le code du bâtiment provincial que toute construction soit adaptée aux VE. Les villes, pour leur part, prennent l'initiative de réglementer l'utilisation des emprises publiques de façon à encourager les VZE.

COMMUNAUTÉS MAL DESSERVIES

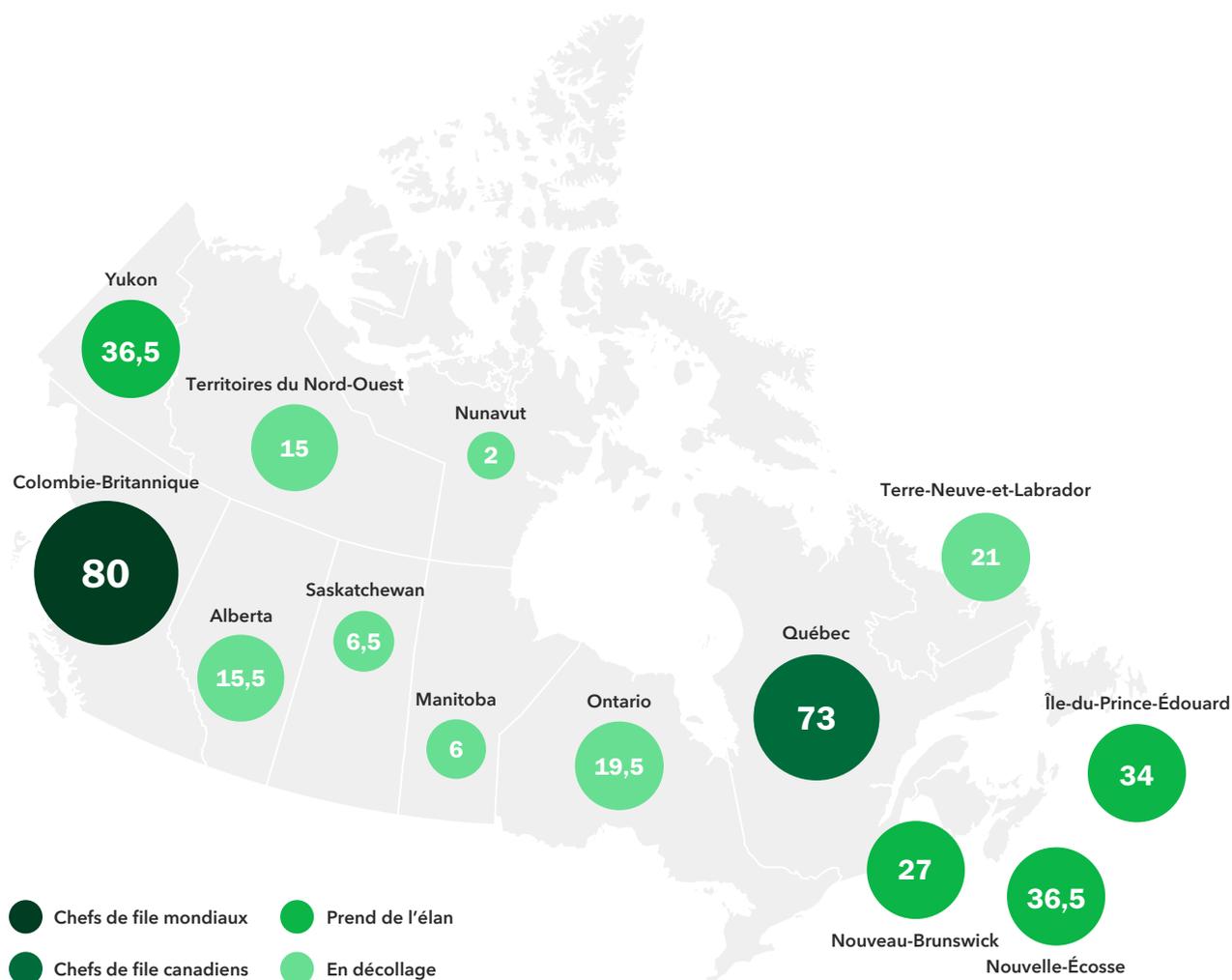
La transition vers la mobilité faible en carbone doit reconnaître, perturber et surmonter des décennies de racisme et de classisme systémiques qui ont créé des politiques, systèmes et infrastructures de transport inéquitables au Canada et en Amérique du Nord. Ces tendances sociétales ont, jusqu'à présent, été largement reproduites dans les politiques VZE.

En effet, selon le conseil international pour le transport propre (International Council on Clean Transportation), les propriétaires de VE sont aujourd'hui, de manière disproportionnée, des hommes riches d'âge moyen vivant dans des maisons individuelles en milieu urbain. Cela signifie que les populations pauvres, racialisées, autochtones, rurales et éloignées n'ont pas accès aux avantages économiques (p. ex. baisse des coûts de carburant et d'entretien) et environnementaux (p. ex. meilleure qualité de l'air local) de la mobilité électrique.

Dans le présent rapport, nous utilisons l'expression « communautés mal desservies » pour désigner les groupes spécifiquement mal desservis par les politiques et programmes VZE. Les provinces et territoires ont un rôle clé à jouer pour assurer une participation et des résultats équitables par le biais de politiques et programmes VZE.

Résultats par province et territoire

Il y a certaines mesures clés que chaque province et territoire devrait mettre en place pour accélérer l'adoption des VZE. Cependant, les juridictions peuvent aussi concevoir leurs politiques et programmes de façon à répondre à leurs besoins et réalités locaux. Comme le montre le Graphique 3, les différentes juridictions ont des forces distinctes. Le Yukon gagne beaucoup de points grâce à de récents et importants investissements dans l'infrastructure VZE, tandis que l'Ontario va chercher la plupart de ses points grâce à ses mesures de développement de l'économie et de la main-d'œuvre. L'Alberta obtient de bons résultats en matière de leadership gouvernemental parce qu'elle met l'accent sur le transfert de fonds aux municipalités pour leurs interventions. Les juridictions qui obtiennent les meilleurs résultats font du progrès dans chaque catégorie.

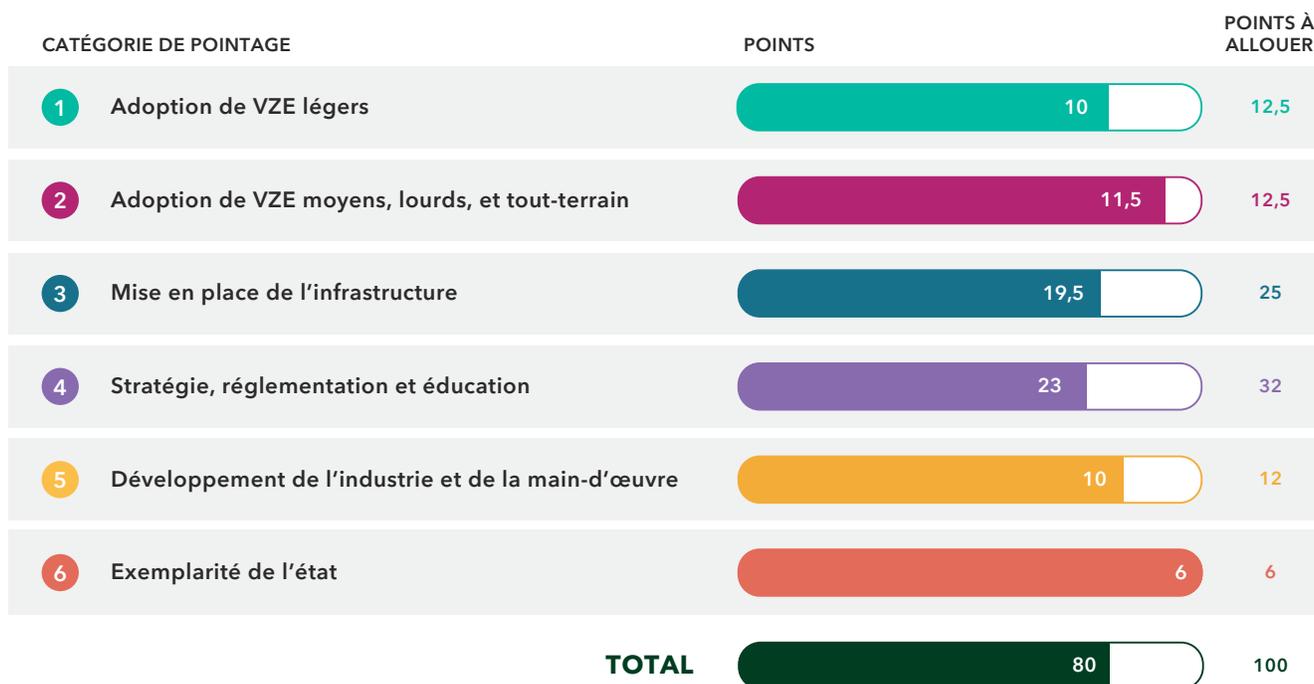


Graphique 3. Résultats par province et territoire

Dans les sections ci-dessous, nous soulignons les principales mesures mises en place par chaque juridiction. Pour plus de détails sur ces mesures et d'autres développements dans chaque juridiction, veuillez-vous référer au Rapport méthodologique.

Colombie-Britannique

80



Points saillants des mesures :

- La province de la Colombie-Britannique a une norme VZE visant 100 % de ventes VZE d'ici 2035 et comprend des objectifs intermédiaires en conséquence (26 % d'ici 2026, 90 % d'ici 2030). Cette politique a contribué à accélérer rapidement la croissance des ventes de VZE.
- En plus d'incitatifs à l'achat de VL, la Colombie-Britannique offre plusieurs programmes pour financer l'électrification d'une gamme complète de véhicules, y compris les VML, les véhicules d'aéroport, les véhicules spécialisés, les autobus scolaires électriques, les vélos cargo électriques et les véhicules tout terrain.
- En s'appuyant sur le leadership de municipalités locales pour exiger des nouveaux bâtiments résidentiels qu'ils soient 100% adaptés aux VE, la Colombie-Britannique soutient la modernisation des immeubles résidentiels à logements multiples avec son programme de rabais « EV-ready », le premier en son genre. Ce programme provincial fournit du financement aux propriétaires pour la planification « EV-ready » (3 000 \$ par bâtiment), les installations électriques (120 000 \$ par bâtiment 100% adapté aux VE), et les bornes de recharge.
- La mise en place de recharge publique en Colombie-Britannique s'est accélérée grâce à la clarté de l'organisme de réglementation sur la capacité des services publics à investir dans le réseau de recharge, en parallèle avec les tarifs d'électricité avantageux pour VE et les crédits financiers disponibles via la norme provinciale sur les combustibles à faible teneur en carbone.

- Le programme Go Electric Advanced Research and Commercialization (ARC) soutient le secteur des VZE de la Colombie-Britannique en fournissant un soutien fiable et ciblé pour la recherche et le développement précommerciaux d'un produit, d'un service, ou d'une technologie de la C.-B.; pour la commercialisation d'un produit, d'un service, ou d'une technologie de la C.-B., incluant des investissements dans les installations ou procédés de fabrication; et pour l'utilisation ou la démonstration d'un produit, d'un service, ou d'une technologie de la C.-B.
- Le programme Go Electric Training aide à préparer la main-d'œuvre de la Colombie-Britannique à devenir des chefs de file dans la transition vers les VZE. Le financement du programme Go Electric aide les électriciens Sceau rouge de la C.-B. à suivre le Electric Vehicle Infrastructure Training Program (EVITP) offert par l'Electrical Joint Training Committee (EJTC). Ce programme offre une formation et une certification aux électriciens qui installent des infrastructures de recharge de VE. En 2021, des ressources pédagogiques mises à jour ont été développées à l'intention des électriciens de la C.-B. qui installent des infrastructures de recharge.

A l'horizon :

- En août 2022, le Gouvernement de la Colombie-Britannique a annoncé une augmentation de ses rabais pour VZE de promenade, ainsi que de nouveaux critères d'admissibilité en fonction du revenu des ménages. Cela signifie que des rabais plus élevés seront accordés aux consommateurs à plus faible revenu. Bien qu'elle soit courante aux États-Unis, c'est la première fois que cette approche significative axée sur l'équité sera adoptée au Canada.
- Dans la CleanBC Roadmap, la province a signalé son intention de créer une norme VZE pour les VML au cours de la prochaine année en s'alignant sur la Californie.
- Le Gouvernement de la Colombie-Britannique a annoncé son intention d'inclure les batteries et les bornes de recharge de VE dans sa stratégie de réglementation du recyclage et de responsabilité élargie des producteurs (Recycling Regulation and Extended Producer Responsibility strategy).

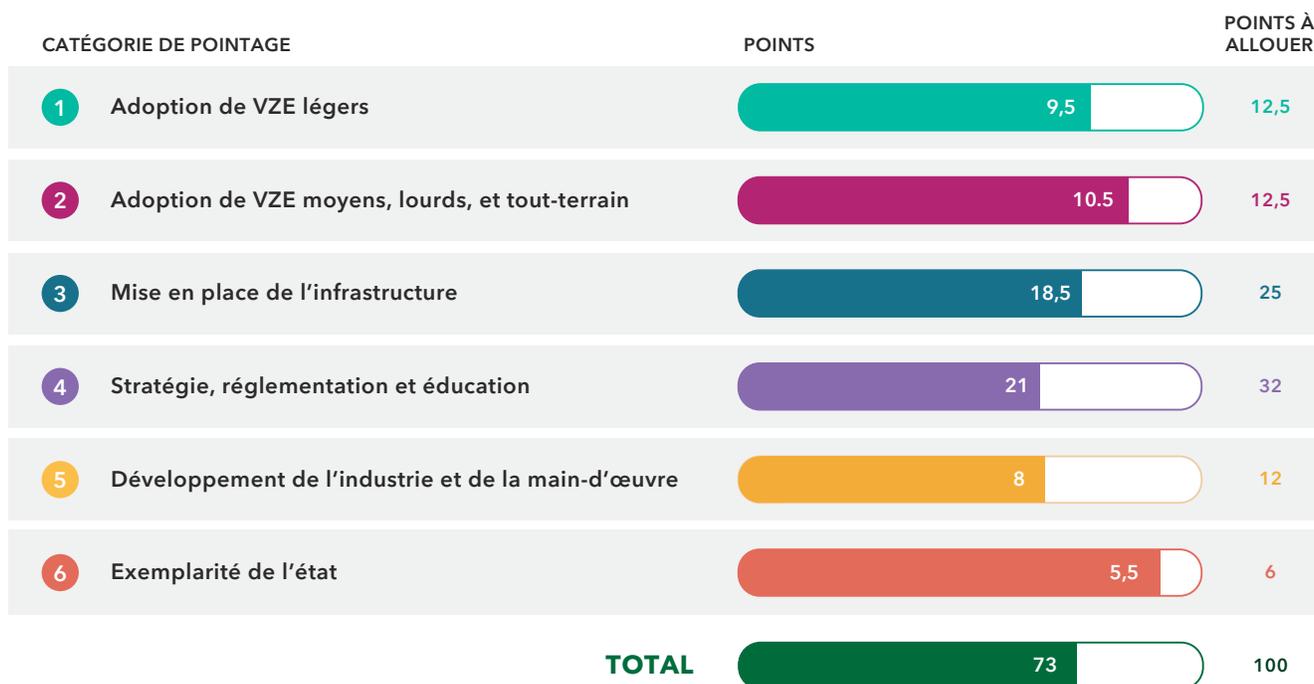
Les champs d'opportunités :

- Intégrer des principes d'équité dans ses incitatifs et investissements. Il pourrait s'agir de diriger des incitatifs spécifiques vers les communautés visées par les mesures d'équité, de fixer des cibles spécifiques pour la mise en place d'infrastructures dans ces endroits, ainsi que de proposer des initiatives éducatives adaptées à la culture et dans un large éventail de langues. Il s'agirait également de continuer les engagements avec les nations autochtones pour déterminer les modèles de financement et de possession des infrastructures.
- Créer un volet distinct d'incitatifs à l'achat de VL pour flottes partagées (par exemple, les flottes de taxi ou d'autopartage) permettrait d'augmenter ou d'éliminer la limite du nombre d'incitatifs auxquels une organisation peut accéder, accélérant le renouvellement de ces flottes à kilométrage élevé.
- Mettre en place des mesures dissuasives plus robuste pour l'achat et l'utilisation de véhicules à MCI (par exemple, taxes de vente, frais d'immatriculation, péages routiers, etc.)
- Mettre en œuvre son engagement à supporter la responsabilité élargie des producteurs (Extended Producer Responsibility) et soutenir la croissance économique entourant le recyclage de VE et de leurs batteries.

CHEFS DE FILE CANADIENS (51 - 75 POINTS)

Québec

73



Points saillants des mesures :

- Norme VZE exigeant 16 % de ventes de VZE d'ici 2026, avec des cibles intermédiaires légiférées.
- La Province de Québec offre l'incitatif à l'achat de VL le plus élevé au Canada, soit 8 000 \$ pour les VEB⁴ neufs et 4 000 \$ pour les VEB usagés au cours de l'exercice 2021-22 (la période d'analyse).
- Québec offre également le plus généreux incitatif à l'achat de VML. Les véhicules entièrement électriques des catégories 3 à 6 sont admissibles à un incitatif pouvant atteindre 125 000 \$, et les véhicules des catégories 7 à 8 sont admissibles pour un montant allant jusqu'à 175 000 \$. Au début de 2022, le Québec a annoncé l'extension de son programme aux véhicules à basse vitesse, aux vélos cargo électriques, ainsi qu'aux camions légers et fourgonnettes commerciaux.
- La province dispose d'un robuste réseau de recharge grâce au solide mandat donné à Hydro-Québec pour mettre en place le réseau. Cela inclut l'utilisation de l'argent des contribuables pour investir dans le réseau tout en offrant des structures tarifaires alternatives pour améliorer l'économie pour les autres acteurs qui investissent dans l'infrastructure de recharge.
- La province investit également dans les connaissances et le savoir-faire du domaine des VZE à travers l'économie, offrant aux entreprises de la formation et de l'accompagnement pour qu'elles prennent le

⁴ L'incitatif du Québec pour les VEB neufs a été ramené à 7 000 \$ à compter du 1er avril 2022, ce qui reflète l'écart de prix décroissant entre les VE et les véhicules à moteur à combustion interne dans la province.

virage électrique, et investissant dans les programmes de formation en VZE pour les étudiants ainsi que les travailleurs et mécaniciens actuels.

- L'approche globale du Québec en matière d'éducation du public inclut l'utilisation de VZE dans les écoles de conduite, des enquêtes publiques, et des essais routiers.

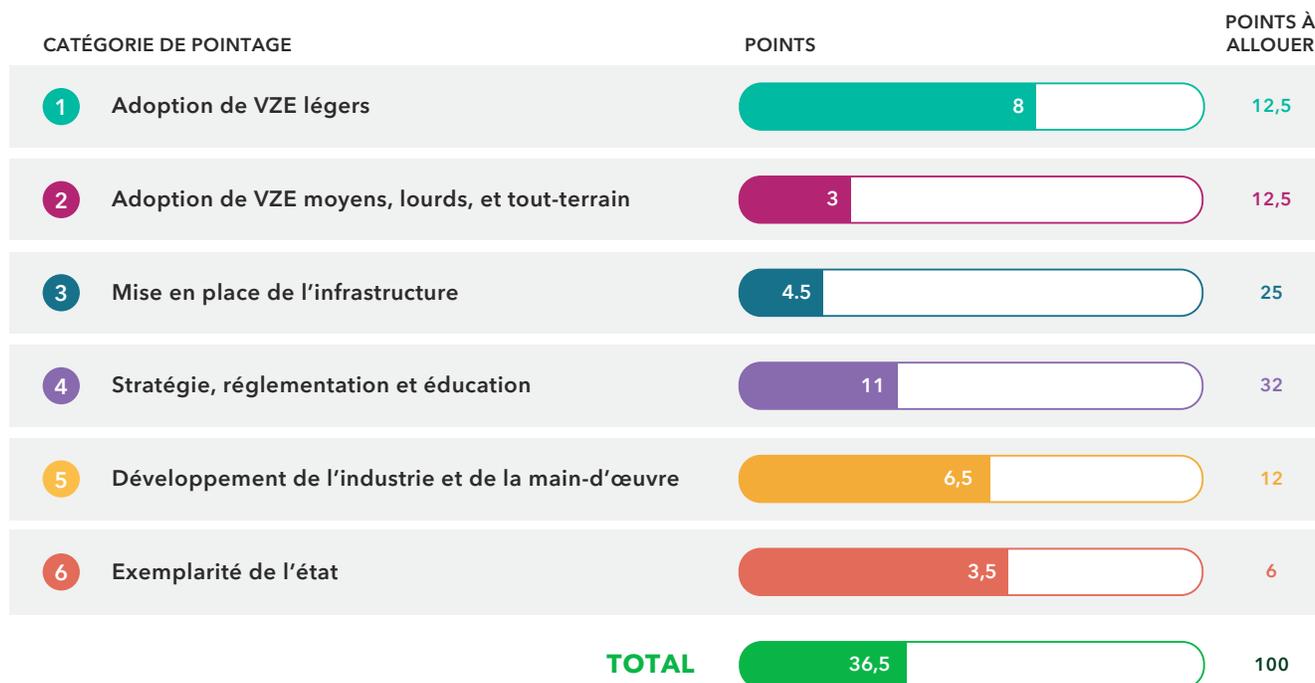
À l'horizon :

- Le Québec a signalé son intention d'adopter une norme VZE pour VML dans le cadre de son Plan pour une Économie Verte.
- Le Québec dirige une mise à jour de sa norme VZE pour légiférer que 100 % des ventes de véhicules doivent être des VZE d'ici 2035.

Les champs d'opportunités :

- Intégrer des principes d'équité dans ses incitatifs et investissements. Il pourrait s'agir de diriger des incitatifs spécifiques vers les communautés visées par les mesures d'équité et les nations autochtones, de fixer des objectifs spécifiques pour la mise en place d'infrastructures dans ces endroits, ainsi que de proposer des initiatives éducatives adaptées à la culture et dans un large éventail de langues.
- Mettre en place des mesures dissuasives plus robuste pour l'achat et l'utilisation de véhicules à MCI (par exemple, taxes de vente, frais d'immatriculation, péages routiers, etc.)
- Exiger la recharge intelligente par le biais de sa structure de financement de la recharge résidentielle afin de faciliter la gestion de l'énergie à travers le réseau électrique à mesure que la demande augmente.
- Renforcer son support pour les rénovations « EV-ready » d'immeubles résidentiels à logements multiples en structurant le programme de façon à exiger ou à encourager des installations 100 % adaptées aux VE, pour ainsi profiter des économies d'échelle rendues possibles grâce à cette approche.
- Soutenir la croissance de l'activité économique entourant le recyclage de VE et de leurs batteries, et se diriger vers la responsabilité élargie du producteur pour ces produits.

Nouvelle-Écosse 36,5



Points saillants des mesures :

- Le programme d'incitatif à l'achat de VL de la Nouvelle-Écosse, qui couvre les VZE neufs et d'occasion, a été lancé en 2021.
- La province a financé la société Halifax Transit pour des autobus électriques à batterie, les installations connexes, et un itinéraire de traversier sans carbone; elle a aussi financé la société Cape Breton Transit pour la planification de l'électrification du transport en commun et autres projets.
- Le programme EV Smart Charging de Nova Scotia Power invite les propriétaires de VE à participer à divers essais de la recharge intelligente. Les résultats sont attendus en 2022.
- La province a fixé des plafonds pour les émissions du secteur de l'électricité jusqu'en 2030, et s'est engagée à produire 80 % d'électricité renouvelable d'ici 2030. Écologiser le réseau électrique de la Nouvelle-Écosse est essentiel pour augmenter les avantages de l'électrification des transports.
- Par l'entremise de NextRide, la Nouvelle-Écosse offre aux entreprises des programmes complets d'éducation du public, assortis de services de consultation technique pour la transition de flottes de véhicules. Ce modèle d'éducation des entreprises devrait être reproduit dans d'autres juridictions.
- La Nouvelle-Écosse est un chef de file dans le soutien de l'activité économique liée aux batteries de VE. La province collabore avec l'Université Dalhousie pour soutenir les initiatives de recherche du Renewable Energy Storage Laboratory (RESL), qui teste des options de stockage d'électricité à l'échelle du réseau avec des batteries de VE usagées. De plus, par l'entremise de sa société d'État NSBI, la province soutient

le secteur de la technologie des batteries de la Nouvelle-Écosse, notamment par le biais du NSBI Payroll Rebate.

À l'horizon :

- À l'automne 2021, la province s'est engagée à élaborer et mettre en œuvre une norme VZE afin d'assurer au moins 30 % de ventes de VZE d'ici 2030. La Nouvelle-Écosse peut viser d'intégrer cet objectif provincial à la norme fédérale à venir de 100 % de ventes de VZE d'ici 2035.
- En mars 2022, la Nouvelle-Écosse a annoncé une contribution provinciale de 1 million de dollars pour soutenir l'installation de bornes de recharge dans les immeubles résidentiels à logements multiples (autant rénovation que nouvelle construction).
- Montrant l'exemple pour tout le Canada, Next Ride, le programme de sensibilisation aux VE de la province, se concentre sur fournir de l'information pour les Acadiens (documentation en français) et embaucher du personnel de sensibilisation afro-néo-écossais pour identifier les obstacles à l'adoption des VE et offrir des possibilités d'essais routiers aux communautés afro-néo-écossaises.
- Des travaux sont en cours pour fixer des cibles d'acquisition gouvernementale de flottes de VZE.

Les champs d'opportunités :

- À l'exception du secteur du transport en commun, la Nouvelle-Écosse n'offre pas encore de financement pour l'électrification des VML, comme les camions et autobus scolaires. Il y a également des opportunités de soutenir l'électrification des secteurs tout terrain, naval et portuaire, en s'appuyant sur le programme fédéral iVMLZE annoncé récemment.
- En s'appuyant sur ses investissements initiaux, la province a commandé des travaux pour planifier stratégiquement son réseau de recharge de VE, incluant dans les zones mal desservies. Établir des cibles claires en matière d'infrastructure aiderait la province à planifier et suivre le progrès réalisé.
- La Nouvelle-Écosse peut s'appuyer sur ses discussions initiales à propos d'adopter, ou d'aider les municipalités à adopter des critères de code du bâtiment adaptés aux VE. Cela viendrait compléter le financement récemment annoncé pour la modernisation des immeubles résidentiels à logements multiples.

PREND DE L'ÉLAN (26 - 50 POINTS)

Yukon

36,5

CATÉGORIE DE POINTAGE	POINTS	POINTS À ALLOUER
1 Adoption de VZE légers	8,5	12,5
2 Adoption de VZE moyens, lourds, et tout-terrain	4	12,5
3 Mise en place de l'infrastructure	16	25
4 Stratégie, réglementation et éducation	6	32
5 Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre	0	12
6 Exemplarité de l'état	2	6
TOTAL	36,5	100

Points saillants des mesures :

- Le Gouvernement du Yukon offre des incitatifs à l'achat de VZE depuis 2020. Il couvre également les frais d'expédition (jusqu'à 1 500 \$) pour les véhicules d'occasion, et un incitatif à l'achat de 2 000 \$ pour les motoneiges électriques, certains aéronefs/embarcations VZE, et les vélos et vélos cargos électriques.
- Le Gouvernement du Yukon est l'une des rares juridictions canadiennes à avoir annoncé une cible officielle en matière d'infrastructure VZE. Il a annoncé en 2021 une cible de 200 bornes de recharge niveau 2 installées à travers le territoire d'ici mars 2024, et a installé des bornes de recharge rapide et de niveau 2 publiques. L'investissement direct du gouvernement dans l'infrastructure est accompagnée de rabais pour l'installation de bornes de recharge niveau 2 aux résidences personnelles, bâtiments commerciaux ou multi-résidentiels, et aux bâtiments appartenant aux municipalités ou aux gouvernements des Premières nations. Ensemble, ces efforts ont permis au Yukon d'atteindre le plus haut ratio de bornes de recharge rapide par véhicules immatriculés parmi les juridictions canadiennes, soit 34 bornes de recharge rapide par 100 000 véhicules immatriculés.
- En 2021, le Gouvernement du Yukon a apporté un changement de politique pour exiger que les nouveaux immeubles résidentiels de Whitehorse (pas d'autres communautés) soient construits avec un conduit entre le panneau et l'espace de stationnement désigné (autrement dit, « EV-ready »).

À l'horizon :

- À l'automne 2022, le Gouvernement du Yukon proposera une nouvelle loi sur l'énergie propre (Clean Energy Act) qui officialisera la réduction des émissions de carbone et fixera des objectifs de ventes de VZE. La loi exigera des rapports annuels du gouvernement sur les progrès réalisés vers l'atteinte de ces objectifs.
- En 2022-2023, le Gouvernement du Yukon terminera l'installation de bornes de recharge rapide à courant continu supplémentaires. Grâce à ces installations, on s'attend à ce qu'il soit possible de se rendre en VE à toutes les communautés accessibles par route du Yukon.

Les champs d'opportunités :

- Le Gouvernement du Yukon offre un rabais pilote pour VML couvrant jusqu'à 80 % des coûts sans plafond, mais avec une limite d'un rabais par organisation. La portée de ce programme devrait être étendue dans les années à venir en s'appuyant sur le programme fédéral iVMLZE annoncé récemment.
- Il y a une opportunité d'investir dans la formation de techniciens et le développement de la main-d'œuvre en VZE sur le territoire afin de s'assurer que les VZE puissent être entretenus et que l'infrastructure VZE puissent être installée en employant la main-d'œuvre locale.

Île-du-Prince-Édouard

34

CATÉGORIE DE POINTAGE	POINTS	POINTS À ALLOUER
1 Adoption de VZE légers	8	12,5
2 Adoption de VZE moyens, lourds, et tout-terrain	4,5	12,5
3 Mise en place de l'infrastructure	6,5	25
4 Stratégie, réglementation et éducation	11	32
5 Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre	1	12
6 Exemplarité de l'état	3	6
TOTAL	34	100

Points saillants des mesures :

- Le programme d'incitatif à l'achat de VL de l'Île-du-Prince-Édouard, couvrant les VZE neufs et d'occasion, a été lancé en 2021.
- En 2020-21, le Gouvernement de l'Î.-P.-É. a investi 6,3 millions de dollars dans l'achat de 35 autobus scolaires électriques.
- Le gouvernement de l'Î.-P.-É. a considérablement investi dans l'infrastructure de recharge.
- Contrairement à de nombreuses juridictions, l'Î.-P.-É. a une cible de réduction des émissions spécifique au secteur du transport : réduction de 25 à 30 % d'ici 2030 et de 55 à 65 % d'ici 2040, par rapport au niveau de référence de 2015. Ces cibles ne sont pas imposés par la loi.
- L'Î.-P.-É. est au premier rang pour ce qui est de l'éducation des parlementaires en matière de VE : le EV Swing Vehicle Program permet aux employés du gouvernement d'utiliser un VZE pour leurs déplacements liés au travail, ce qui contribue à éduquer le personnel et à le familiariser avec les VZE.

À l'horizon :

- Au début de 2022, l'Î.-P.-É. a mis en œuvre un nouveau programme d'incitatif à l'achat pour les vélos électriques (500 \$) et pour les vélos ordinaires (100 \$). L'inclusion des vélos ordinaires est une approche nouvelle et intéressante.

Les champs d'opportunités :

- Le Net Zero Framework for 2040 de l'Î.-P.-É. fixe une cible non législatif selon laquelle plus de 60 % des véhicules immatriculés à l'Î.-P.-É. seront des VZE d'ici 2040, 100 % des ventes seront des VZE d'ici 2035, et 40 % ou plus des VML immatriculés seront des VZE d'ici 2040. L'Î.-P.-É. peut travailler à intégrer ces objectifs provinciaux à la norme VZE fédérale de 100 % de ventes de VZE d'ici 2035.
- L'Î.-P.-É. peut renforcer ses investissements dans l'infrastructure en fixant des cibles pour l'infrastructure afin de permettre la planification et le suivi.
- L'organisme de réglementation de l'électricité de l'Î.-P.-É. a approuvé que le service public construise ou investisse dans l'infrastructure pour VE à titre de projet pilote. Rendre cette mesure disponible à plus long terme et établir des tarifs d'électricité avantageux pour les VE viendraient soutenir les investissements dans l'infrastructure sur l'île.

Nouveau-Brunswick

27

CATÉGORIE DE POINTAGE	POINTS	POINTS À ALLOUER
1 Adoption de VZE légers	7,5	12,5
2 Adoption de VZE moyens, lourds, et tout-terrain	0	12,5
3 Mise en place de l'infrastructure	7,5	25
4 Stratégie, réglementation et éducation	8	32
5 Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre	0	12
6 Exemplarité de l'état	4	6
TOTAL	27	100

Points saillants des mesures :

- Énergie NB a mis en place un réseau provincial de BRCC et de bornes de recharge niveau 2 en partenariat avec Ressources naturelles Canada, le gouvernement provincial, des administrations locales, et des entreprises privées. Les utilisateurs de VE peuvent maintenant se déplacer dans la paix d'esprit à travers toute la province, ce qui constitue un grand pas pour le Nouveau-Brunswick.
- Le programme d'incitatif à l'achat de VL pour VZE neufs et d'occasion du Nouveau-Brunswick a été lancé en 2021.
- Contrairement à la plupart des juridictions, l'incitatif pour la recharge résidentielle du Nouveau-Brunswick, qui couvre 50 % des coûts d'achat et d'installation d'une borne de recharge niveau 2 jusqu'à un maximum de 740 \$, exige judicieusement que la borne soit compatible avec la mise en réseau. Cela signifie que l'infrastructure peut contribuer à la gestion de l'énergie, aidant ainsi à préparer le réseau électrique à un futur VZE.
- En mars 2022, le Nouveau-Brunswick lançait le Programme de remboursement pour bornes de recharge pour les entreprises du Nouveau-Brunswick, qui couvrirait jusqu'à 50 % des coûts admissibles jusqu'à concurrence de 5 000 \$ pour le niveau 2, et jusqu'à 50 000 \$ pour les BRCC de 50 kW et plus. Ce programme était géré par Énergie NB avec un financement du gouvernement fédéral. Énergie NB a temporairement fermé le programme en juin 2022 afin de traiter les inscriptions reçues et d'allouer le financement restant. Les investissements dans l'infrastructure de la province se sont récemment accélérés.

À l'horizon :

- Énergie NB s'associe à l'organisme à but non lucratif Plug'N'Drive pour offrir une tournée d'essai routiers au cours de l'été 2022.
- En septembre 2022, le Nouveau-Brunswick a publié la mise à jour de son Plan d'action sur les changements climatiques, dans lequel la province s'engage à mettre en œuvre un certain nombre d'initiatives élargies pour soutenir l'adoption des VZE, incluant un programme et une stratégie d'incitatifs au transport de marchandises sans émission.

Les champs d'opportunités :

- Le Nouveau-Brunswick a annoncé une cible de 20 000 VE sur ses routes d'ici 2030. La province peut travailler à mettre à jour cet objectif pour le rendre plus ambitieux, et à intégrer son objectif provincial à la norme VZE fédérale à venir de 100 % de ventes de VZE d'ici 2035.
- Le Nouveau-Brunswick n'offre pas encore de financement pour l'électrification des VML. La province pourrait commencer par le transport en commun et/ou les autobus scolaires en s'appuyant sur le programme fédéral iVMLZE annoncé récemment. Un engagement dans ce sens a été pris dans la mise à jour de septembre 2022 du Plan d'action sur les changements climatiques.
- Le Nouveau-Brunswick peut entamer des discussions avec les municipalités afin d'explorer des stratégies pour des exigences de bâtiments adaptés aux VE, tout en élaborant des programmes pour financer la rénovation d'immeubles résidentiels à logements multiples pour les rendre adaptés aux VE.

Terre-Neuve-et-Labrador

21

CATÉGORIE DE POINTAGE	POINTS	POINTS À ALLOUER
1 Adoption de VZE légers	5,5	12,5
2 Adoption de VZE moyens, lourds, et tout-terrain	1,5	12,5
3 Mise en place de l'infrastructure	4	25
4 Stratégie, réglementation et éducation	5	32
5 Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre	5	12
6 Exemplarité de l'état	0	6
TOTAL	21	100

Points saillants des mesures :

- Le programme d'incitatif à l'achat de VL de Terre-Neuve-et-Labrador a été lancé en 2021. Au départ, il ne concernait que les VEB, mais a plus tard été étendu aux VHR.
- Newfoundland and Labrador Hydro a terminé l'installation de 14 bornes de recharge rapide et 14 bornes de recharge niveau 2 le long de la route Transcanadienne, en partenariat avec le gouvernement provincial et Ressources naturelles Canada. De plus, Newfoundland Power et Newfoundland and Labrador Hydro ont reçu l'autorisation d'installer d'autres bornes de recharge à la fin de 2021.

À l'horizon :

- Deux municipalités ont l'intention d'obtenir des fonds provinciaux et fédéraux pour électrifier une partie de leur flotte d'autobus.
- Récemment, la ville de St. John's a annoncé un plan pour son réseau de recharge.

Les champs d'opportunités :

- Terre-Neuve-et-Labrador peut rendre son programme d'incitatif à l'achat de VL plus accessible en rendant les rabais applicables au point de vente - ce qui signifie que les consommateurs n'ont pas à payer le coût initial du rabais de leur poche.

- Terre-Neuve-et-Labrador peut amener ses investissements dans l'infrastructure de recharge au niveau supérieur en fixant des cibles claires et en évaluant les besoins des différentes régions de la province.
- Terre-Neuve-et-Labrador devrait explorer les possibilités d'exiger que les nouveaux développements soient adaptés aux VE.
- Élargir la portée du programme d'éducation du public takeCHARGE afin d'inclure davantage d'activités de sensibilisation et d'événements en personne (en avril 2022, la province a annoncé de l'aide financière pour le financement d'un centre de ressources et d'éducation en VE (EV Resource and Learning Centre) afin de contribuer à augmenter la sensibilisation et le rayonnement des VE).
- Fixer des cibles pour l'acquisition gouvernementale d'une flotte de VZE.

Ontario

19,5

CATÉGORIE DE POINTAGE	POINTS	POINTS À ALLOUER
1 Adoption de VZE légers	0	12,5
2 Adoption de VZE moyens, lourds, et tout-terrain	4	12,5
3 Mise en place de l'infrastructure	5	25
4 Stratégie, réglementation et éducation	3	32
5 Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre	7	12
6 Exemplarité de l'état	0,5	6
TOTAL	19,5	100

Points saillants des mesures :

- Avec plusieurs annonces récentes de soutien financier pour de nouvelles usines de fabrication d'automobiles et de batteries, l'Ontario est au premier rang en termes d'investissement économique dans l'industrie des VZE.
- L'Ontario investit dans le développement de la main-d'œuvre dans la phase 2 de son plan Piloter la prospérité. Il fait la promotion des parcours de carrière dans le secteur de l'automobile, offre des programmes de stages, et investit dans la recherche et le développement.

À l'horizon :

- L'Ontario a annoncé un financement provincial de 91 millions de dollars pour l'infrastructure de recharge en mars 2022.
- En 2021, la lettre de mandat du ministre de l'énergie à la CEO indiquait que « la CEO doit prendre des mesures pour faciliter leur intégration efficace dans le système électrique provincial, notamment en fournissant des conseils aux sociétés de distribution locales (SDL) sur les investissements dans le système pour se préparer à l'adoption des VE ». Il est important que l'organisme de réglementation clarifie la capacité des services publics à mettre en place ou à financer l'infrastructure pour VE en utilisant leurs bases tarifaires.

- L'Ontario a annoncé qu'elle allait mettre en place un tarif d'électricité « ultra-bas » pour la nuit, ce qui serait avantageux pour la recharge de VE.

Les champs d'opportunités :

- Il est important de rétablir les incitatifs à l'achat de VZE et d'investir dans l'éducation du public pour s'assurer que les Ontariens soient informés, et qu'ils puissent se permettre les VZE qui seront de plus en plus fabriqués dans leur province. Les incitatifs pourraient être financés par un éco-incitatif, qui serait sans incidence sur les recettes.
- Fixer des cibles provinciales de vente de VZE, et viser d'intégrer ces objectifs à la norme VZE fédérale à venir. Une norme provinciale permettrait d'assurer l'offre et de garantir un choix de modèles de VZE pour les consommateurs.
- L'industrie du transport de marchandises représentant une part importante de l'économie du sud de l'Ontario, la province a une opportunité unique de faciliter l'adoption des VMLZE.
- Des investissements provinciaux aideraient le réseau à se développer au rythme nécessaire pour répondre à la demande. En outre, en s'appuyant sur la mise en place de tarifs avantageux pour la recharge de VE, la province et l'organisme de réglementation devraient envisager une réforme des tarifs de puissance afin d'améliorer l'analyse de rentabilisation de la recharge de VE.
- Élaborer un programme d'éducation du public.
- La province devrait s'assurer qu'une partie du financement dédié au développement de la main-d'œuvre dans le secteur de l'automobile soit allouée à de la formation spécifique aux VZE.
- Fixer des cibles pour l'acquisition gouvernementale d'une flotte de VZE.

EN DÉCOLLAGE (1 - 25 POINTS)

Alberta

15,5

CATÉGORIE DE POINTAGE	POINTS	POINTS À ALLOUER
1 Adoption de VZE légers	0	12,5
2 Adoption de VZE moyens, lourds, et tout-terrain	3,5	12,5
3 Mise en place de l'infrastructure	3	25
4 Stratégie, réglementation et éducation	4	32
5 Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre	1,5	12
6 Exemplarité de l'état	3,5	6
TOTAL	15,5	100

Points saillants des mesures :

- Le Gouvernement de l'Alberta offre un soutien financier aux municipalités pour qu'elles réalisent des projets VZE, incluant des fonds pour l'achat de VZE de tous types (y compris les véhicules tout terrain, qui sont particulièrement pertinents pour les activités des municipalités). La province finance également les municipalités pour qu'elles investissent dans l'infrastructure de recharge publique. Ces programmes sont gérés par le Municipal Climate Change Action Centre (une initiative conjointe de Alberta Municipalities, Rural Municipalities of Alberta, et du Gouvernement de l'Alberta).
- L'Alberta a également financé, dans le cadre de projets pilotes, l'achat d'autobus de type VPC pour le réseau de transport d'Edmonton; elle a également financé l'achat d'autobus de type VEB et une infrastructure de recharge rapide sur route pour le réseau de transport de Calgary.
- Le projet Alberta Zero-Emissions Truck Electrification Collaboration (AZTEC), financé en partie par la province, comprend une station de démonstration de ravitaillement en hydrogène et deux camions électriques à pile à combustible.
- La société de services publics ATCO a dirigé la mise en place d'un réseau de 20 bornes de recharge appelé Peaks to Prairies, terminé en 2020.
- Enmax, une société de services publics de Calgary, a également dirigé des projets pilotes pour explorer les comportements de recharge des électromobilistes.

Les champs d'opportunités :

- La province de l'Alberta n'offre actuellement aucune subvention à l'achat de VZE aux consommateurs ou aux entreprises. Un soutien financier de ce type peut contribuer à accélérer l'adoption de ces véhicules dans la province.
- Fixer des cibles provinciales de vente de VZE et travailler à intégrer ces cibles à la norme VZE fédérale à venir. Une norme provinciale permettrait d'assurer l'offre et de garantir un choix de modèles de VZE pour les consommateurs.
- La province a l'occasion de réunir les services publics, les municipalités et d'autres acteurs pour planifier stratégiquement les investissements dans l'infrastructure VZE.
- Il n'existe actuellement aucun programme de développement et de formation de la main-d'œuvre du domaine des VZE dans la province. L'Alberta peut saisir cette occasion économique en investissant dans la formation technique dans les collèges et autres établissements.
- Fixer des cibles pour l'acquisition gouvernementale d'une flotte de VZE.

Territoires du Nord-Ouest

15

CATÉGORIE DE POINTAGE	POINTS	POINTS À ALLOUER
1 Adoption de VZE légers	4	12,5
2 Adoption de VZE moyens, lourds, et tout-terrain	0	12,5
3 Mise en place de l'infrastructure	4	25
4 Stratégie, réglementation et éducation	7	32
5 Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre	0	12
6 Exemplarité de l'état	0	6
TOTAL	15	100

Points saillants des mesures :

- Les Territoires du Nord-Ouest offrent un incitatif à l'achat pour les VZE neufs depuis 2020.
- Les Territoires du Nord-Ouest offrent le GHG Grant Program for Buildings and Industry qui peut être utilisé par les entreprises et les organismes à but non lucratif pour couvrir les projets de changement de combustible. Les projets doivent coûter plus de 100 000 \$. Des subventions pour de plus petits projets sont également disponibles par le biais de l'Arctic Energy Alliance.
- Les Territoires du Nord-Ouest sont une région qui compte plusieurs communautés sans accès routier, et dont l'électricité est produite avec du diesel. Reconnaisant les différents besoins de ces communautés, le gouvernement travaille à intégrer des sources d'énergie renouvelable dans ces régions.
- L'Arctic Energy Alliance dirige des activités de sensibilisation et des événements VZE en personne.

À l'horizon :

- Les Territoires du Nord-Ouest ont pour objectif d'installer suffisamment de bornes de recharge rapide le long du corridor entre Yellowknife et la frontière albertaine pour permettre aux électromobilistes de se déplacer de l'Alberta à Yellowknife en toute sécurité.
- À l'automne 2022, les Territoires du Nord-Ouest lanceront un programme de subvention basé sur la présentation d'une demande et financé par le programme PIVEZ de RNCAN pour soutenir la mise en place

d'infrastructures de recharge dans les lieux publics, sur rue, dans les immeubles résidentiels à logements multiples, et sur les lieux de travail.

Les champs d'opportunités :

- Les Territoires du Nord-Ouest pourraient suivre l'exemple du Yukon en offrant un rabais pour les motoneiges électriques et autres véhicules tout terrain, et en couvrant les frais d'expédition de VZE usagés.
- Il est également possible de transposer l'engagement du territoire en matière d'infrastructure en plans quantifiés d'infrastructure de recharge régionale.
- Fixer des cibles pour l'acquisition gouvernementale d'une flotte de VZE.

Saskatchewan

6,5

CATÉGORIE DE POINTAGE	POINTS	POINTS À ALLOUER
1 Adoption de VZE légers	0	12,5
2 Adoption de VZE moyens, lourds, et tout-terrain	0	12,5
3 Mise en place de l'infrastructure	3,5	25
4 Stratégie, réglementation et éducation	3	32
5 Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre	0	12
6 Exemplarité de l'état	0	6
TOTAL	6,5	100

Points saillants des mesures :

- SaskPower, avec un financement partiel du gouvernement fédéral, offre du financement aux projets de recharge rapide comportant au moins deux ports chacun (couvre le moindre de 75 % du coût du projet ou 200 000 \$). Une carte des priorités a été dressée en fonction des volumes de trafic et des lacunes en matière d'infrastructure. Les projets desservant ces zones sont prioritaires.
- SmartCharge Saskatchewan, offert par SaskPower, est un programme pilote qui recueille des données sur les comportements de conduite et de recharge afin de déterminer les impacts des VE sur le réseau électrique.
- SaskPower s'est engagée à éliminer progressivement toute production conventionnelle d'électricité au charbon, et à réduire de 50 % ses émissions de GES d'ici 2030 (par rapport aux niveaux de 2005). La réduction de l'intensité de carbone du réseau électrique de la Saskatchewan sera essentielle pour augmenter les avantages climatiques des VZE.

Les champs d'opportunités :

- La Saskatchewan pourrait inclure les véhicules tout terrain comme point central dans un programme initial d'incitatif à l'achat de VZE.
- L'éducation du public en ligne actuellement offerte par SaskPower devrait être étendue à des activités de sensibilisation en personne et des essais routiers.

- Le gouvernement devrait réunir les services publics, les municipalités et les fournisseurs de réseaux VZE pour planifier et coordonner la mise en place de l'infrastructure.
- La Saskatchewan devrait commencer à fournir un soutien financier aux municipalités pour la conversion de flottes de véhicules VZE et pour l'infrastructure.
- Fixer des cibles pour l'acquisition gouvernementale d'une flotte de VZE.

Manitoba

6

CATÉGORIE DE POINTAGE	POINTS	POINTS À ALLOUER
1 Adoption de VZE légers	0	12,5
2 Adoption de VZE moyens, lourds, et tout-terrain	0	12,5
3 Mise en place de l'infrastructure	2,5	25
4 Stratégie, réglementation et éducation	2	32
5 Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre	0	12
6 Exemplarité de l'état	1,5	6
TOTAL	6	100

Points saillants des mesures :

- Le Fonds pour la conservation et le climat du Manitoba offre jusqu'à 150 000\$ par an aux organismes à but non lucratif et académique, aux municipalités, aux communautés des Affaires autochtones et du Nord Canada et aux communautés autochtones pour les projets réduisant les émissions de gaz à effet de serre et s'adressant aux effets des changements climatiques. La liste des récipiendaires de 2021-22 inclut des projets pour des VZE.
- Le réseau à faible intensité de carbone du Manitoba offre une excellente opportunité pour l'électrification des transports.

À l'horizon :

- La ville de Winnipeg élabore un projet visant à améliorer l'expérience des usagers, notamment en achetant 110 autobus zéro émission. Du financement de la province et d'autres ordres de gouvernement a été confirmé en juillet 2022.

Les champs d'opportunités :

- Fixer des cibles provinciales de ventes de VZE, et travailler à intégrer ces objectifs à la norme VZE fédérale à venir.

- En s'appuyant sur le leadership de la Manitoba Motor Dealers' Association, planifier et investir dans un réseau de recharge pour la province.
- Offrir des incitatifs provinciaux à l'achat de VZE. Les incitatifs pourraient être financés par un éco-incitatif, sans incidence sur les recettes.
- Fixer des cibles pour l'acquisition gouvernementale d'une flotte de VZE.

Nunavut

2

CATÉGORIE DE POINTAGE	POINTS	POINTS À ALLOUER
1 Adoption de VZE légers	0	12,5
2 Adoption de VZE moyens, lourds, et tout-terrain	0	12,5
3 Mise en place de l'infrastructure	0	25
4 Stratégie, réglementation et éducation	2	32
5 Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre	0	12
6 Exemplarité de l'état	0	6
TOTAL	2	100

Points saillants des mesures :

- Un programme de facturation nette a été rendu disponible en 2018, et des subventions sont disponibles pour aider les propriétaires à installer un système de facturation nette.

À l'horizon :

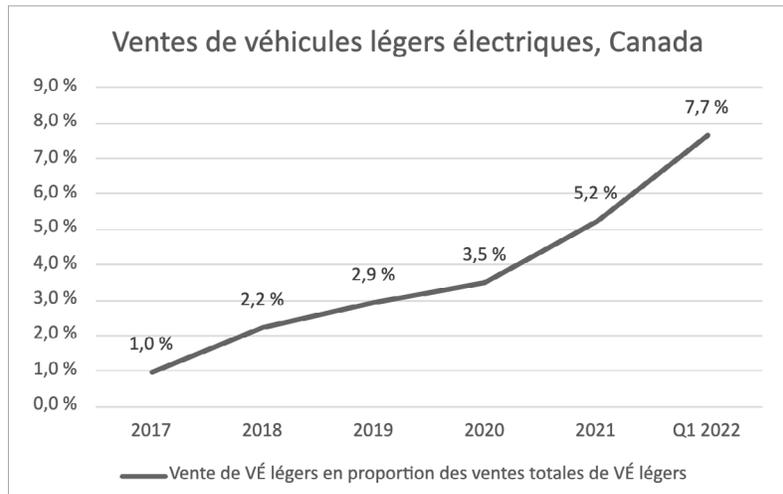
- Le projet de centrale hybride solaire/diesel de Kugluktuk est en cours. Il viendra remplacer une centrale diesel par le premier système hybride d'énergie solaire du Nunavut. Le soutien financier est fourni par la Qulliq Energy Corporation et le gouvernement fédéral.

Les champs d'opportunités :

- Comme les collectivités du Nunavut dépendent du diesel pour leur électricité, les projets d'énergie renouvelable et de production décentralisée seront très importants pour préparer le terrain pour l'électrification des transports, y compris les véhicules tout terrain.
- La plupart des émissions liées au transport au Nunavut proviennent de l'aviation, puisque les 25 communautés sont accessibles par avion. Les progrès réalisés dans le domaine du transport aérien à faible émission de carbone seront importants pour l'électrification des transports dans le territoire.

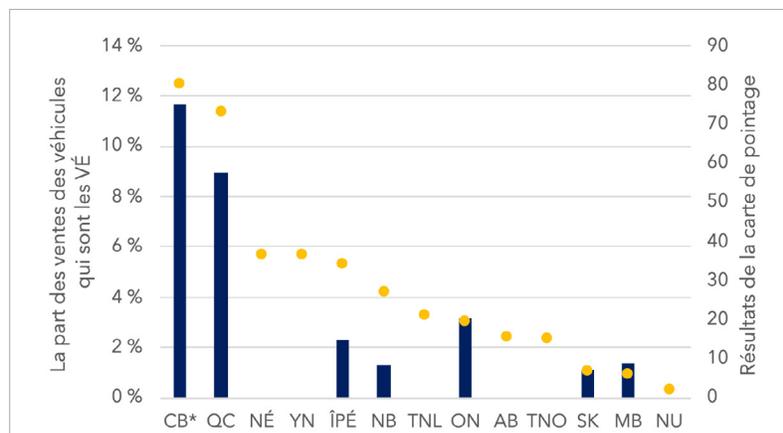
Ventes de VZÉ

Comme le montre le graphique 4, les ventes de VE s'accroissent au Canada. Selon Statistiques Canada, au premier trimestre de 2022, 7,7 % des véhicules légers⁵ vendus étaient des VE, un taux record.



Graphique 4. Croissance des ventes de voitures électriques au Canada. Source : Statistiques Canada, Immatriculations des véhicules automobiles neufs, trimestrielle

Ces parts varient considérablement d'une province et d'un territoire à l'autre : en 2021, 93,4 % des VZE neufs immatriculés étaient réparti parmi les trois plus grandes provinces du Canada; 42,8 % des VZE neufs étaient immatriculés au Québec, 27,7 % en Colombie-Britannique et 22,9 % en Ontario.⁶



Graphique 5. La part des ventes des véhicules qui sont les VÉ versus les résultats du Tableau de bord. Source : Statistiques Canada, Immatriculations des véhicules automobiles neufs, trimestrielle. * Les données pour la C.-B. incluent les données des territoires.

5 Les données disponibles de Statistiques Canada pour les immatriculations des véhicules légers incluent les véhicules de la classe 2B, qui ne sont pas inclus dans les données fournies par d'autres sources.

6 <https://www.statcan.gc.ca/fr/themes-debut/automobiles>

7 Les données disponibles de Statistiques Canada pour les immatriculations des véhicules légers incluent les véhicules de la classe 2B, qui ne sont pas inclus dans les données fournies par d'autres sources. Les données disponibles n'incluent pas la Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve-et-Labrador, ni l'Alberta; les données pour les territoires sont incluses dans les données pour la C.-B.

Nous n'avons pas inclus les ventes et l'adoption des VZE comme paramètre dans le Tableau de bord parce que cet outil est axé sur les mesures politiques et programmatiques que les provinces, territoires, et services publics peuvent mettre en place. Dans certains cas, les contraintes de la chaîne d'approvisionnement (particulièrement pendant la pandémie de COVID-19) ont limité l'impact à court terme des politiques sur l'adoption quantifiée des VZE. Cependant, tel que démontrée dans la Graphique 5, il y a une corrélation entre la part des ventes des VÉ et le résultat du Tableau de bord dans les provinces de la C.-B. et le Québec, démontrant l'impact positif que les actions des provinces et des territoires puissent avoir sur les ventes, et alors sur l'adoption, des VÉ. Des provinces dans la catégorie «Prend l'élan», incluant plusieurs provinces de la région atlantique, n'ont pas encore vu l'impact de leurs actions sur la vente des VÉ, en partie à cause des contraintes de la chaîne d'approvisionnement dans ces régions.

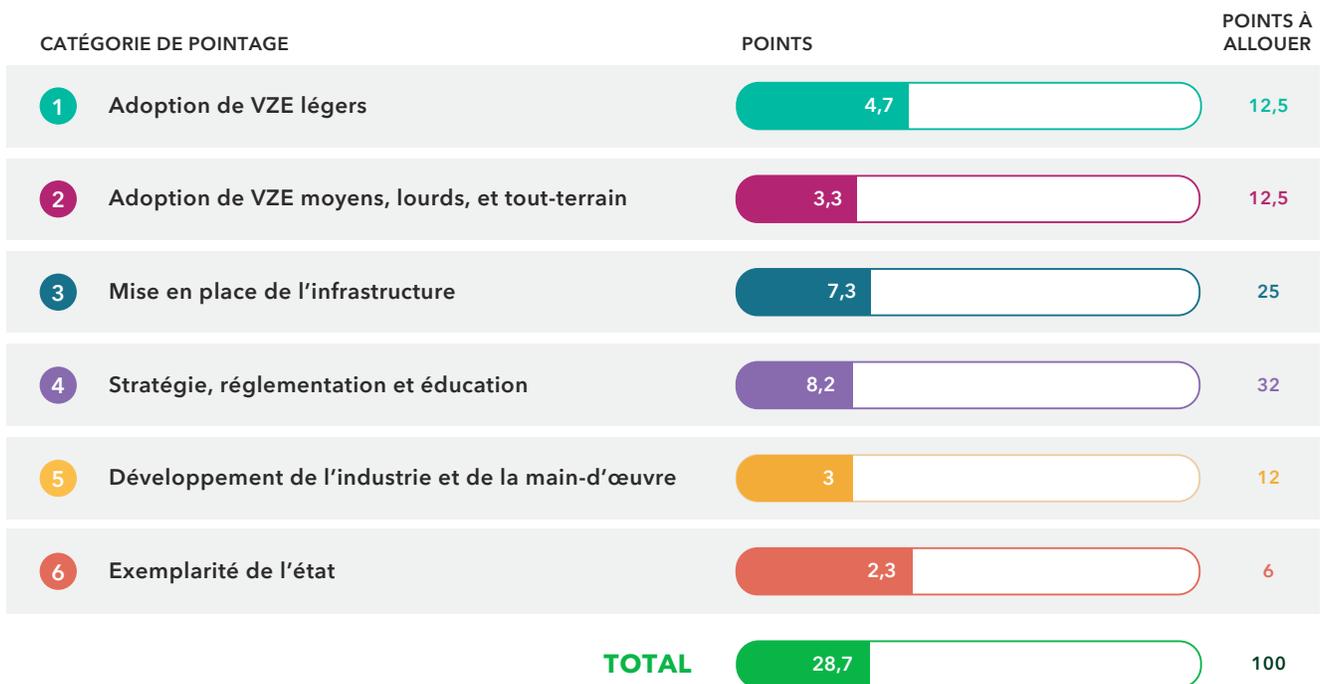
Résultats par champ d'action

Les pointages moyens des 13 provinces et territoires sont inférieurs à 50 % dans chaque champ d'action.

Collectivement, les juridictions ont fait le plus de progrès dans l'introduction d'incitatifs à l'achat et d'autres mesures visant à accélérer l'adoption des VZE légers, avec un pointage moyen de 4,7 sur un total possible de 12,5 points (38 %). Il n'est pas surprenant que ce champ ait été privilégié, étant donné que le marché des VE légers est relativement mature et que les incitatifs fédéraux complémentaires existent depuis longtemps. Bon nombre de ces programmes incitatifs ont été mis en œuvre au cours des deux dernières années.

Le leadership gouvernemental est le deuxième champ d'action le plus courant, où les juridictions ont obtenu en moyenne 2,3 points sur un total possible de 6,0 (38 %). Les mesures incluent des engagements à écologiser la flotte de véhicules du gouvernement et du soutien financier aux municipalités.

Les principaux champs d'action sur lesquels il faudra se concentrer à l'avenir sont l'adoption de VZE moyens et lourds; la mise en place de l'infrastructure; la stratégie, la réglementation et l'éducation; et le développement de l'industrie et de la main-d'œuvre.



Nous avons également examiné trois thèmes transversaux : **l'équité, les services publics et l'électrification bénéfique, et le soutien aux municipalités et l'engagement avec les nations autochtones.** Ces résultats sont présentés dans la section Rôles clés pour les provinces et territoires à la page 57.

1. Adoption de VZE légers (12,5 points à allouer)



Face à l'intérêt croissant du public, les provinces et territoires contribuent-ils à rendre les VZE de promenade et autres options de mobilité électrique - comme les vélos électriques et les flottes d'autopartage de voitures électriques - abordables pour les consommateurs?

Ce que nous recherchions :

1.1 Mesures incitatives pour VZE et mesures dissuasives pour véhicules à MCI (12,5 points)

- Incitatifs à l'achat de VZE légers neufs
- Incitatifs à l'achat de VZE légers d'occasion
- Incitatifs à l'achat de vélos électriques et vélos cargo électriques
- Incitatifs spécifiques aux flottes de taxis, de services de transport sur demande, d'autopartage, et autres flottes partagées.
- Programme de mise à la ferraille pour remplacer les véhicules à MCI par des alternatives
- Mesures financières dissuasives pour l'achat de véhicules à MCI
- Avantages ciblés/atténuation de l'impact sur les communautés visées par les mesures d'équité, et les communautés autochtones

Références mondiales :

- Depuis 2016, les consommateurs allemands ont accès à une « prime à l'innovation » (incitatif à l'achat) de 9 000 € pour les VE/VPC, et de 6 750 € pour les VHR dont le prix d'achat est inférieur à 40 000 €. Le programme a été prolongé jusqu'en 2025. Il est à noter que l'incitatif est payé à parts égales par le gouvernement national et le fabricant. L'Allemagne offre également un incitatif à l'achat de 5 000 € pour les VE et VPC d'occasion, et de 3 750 € pour les VHR d'occasion.⁸
- Le California's Clean Vehicle Rebate comprend un complément pour les consommateurs à faible revenu, et l'éligibilité inclut un plafond sur le revenu du ménage.⁹ Grâce aux partenariats avec des institutions financières, les résidents éligibles peuvent également recevoir des subventions et prêts allant jusqu'à 20 000 \$ pour l'achat de VZE. Le programme de mise à la ferraille Clean Cars 4 All adopte une approche similaire.
- Le Royaume-Uni offre aux chauffeurs de taxi des incitatifs de 7 500 £ pour l'achat d'un VE neuf.¹⁰
- Aux Pays-Bas, les véhicules très polluants de plus de 12 ans doivent payer une taxe supplémentaire de 15 % en plus de la taxe de propriété existante.¹¹

8 <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/germany/incentives-legislations>

9 <https://cleanvehiclerebate.org/en/income-eligibility>

10 <https://theicct.org/sites/default/files/publications/Ride-hailing-cities-guide-mar2021.pdf> (page 11)

11 <https://blog.wallbox.com/ev-incentives-europe-guide/>

Points saillants du Tableau de bord :

- Le programme Roulez vert du Québec offre un incitatif à l'achat de 8 000 \$ pour les VEB et VPC neufs, et de 500 \$ à 8 000 \$ pour les VHR neufs, dépendamment de la capacité de la batterie. Cet incitatif peut être combiné à l'incitatif fédéral. Une incitatif à l'achat de 4 000 \$ est disponible pour les VEB d'occasion. Depuis 2014, les propriétaires de gros véhicules paient des frais d'immatriculation supplémentaires.
- La Colombie-Britannique, Terre-Neuve-et-Labrador, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, le Yukon, et les Territoires du Nord-Ouest offrent maintenant des incitatifs à l'achat, y compris des incitatifs pour les motoneiges électriques dans le Yukon.

Qui surveiller :

- En août 2022, le Gouvernement de la Colombie-Britannique a annoncé une augmentation de ses rabais pour VZE de promenade, ainsi que de nouveaux critères d'admissibilité en fonction du revenu des ménages. Cela signifie que des rabais plus élevées seront accordées aux consommateurs à plus faible revenu. Bien qu'elle soit courante aux États-Unis, c'est la première fois que cette approche significative axée sur l'équité sera adoptée au Canada.
- Au début de 2022, l'Î.-P.-É. a mis en œuvre un nouveau programme d'incitatif à l'achat pour les vélos électriques (500 \$) et les vélos ordinaires (100 \$). L'inclusion des vélos ordinaires est une approche nouvelle et intéressante.

2. Adoption de VZE moyens, lourds et tout terrain (12,5 points à allouer)



Étant donné que les VZE moyens, lourds et tout terrain sont de plus en plus disponibles, les provinces et territoires aident-ils les entreprises et autres utilisateurs à surmonter les obstacles liés aux coûts et à adopter les VZE pour leur flotte de véhicules?

Ce que nous recherchions :

2.1 Mesures incitatives pour VZE et mesures dissuasives pour véhicules à MCI (12,5 points)

- Incitatifs à l'achat pour VZE moyen et lourd.
- Options de financement pour entreprises
- Financement pour autobus scolaires zéro émission
- Financement et soutien de l'électrification d'une flotte de transport public
- Incitatifs à l'achat de VE tout terrain

Références mondiales :

- Le California's Hybrid and Zero-Emission Truck and Bus Voucher Incentive Project offre des incitatifs à l'achat pour toutes les catégories de VML, avec des incitatifs plus élevés pour les catégories de poids supérieures. Les flottes peuvent demander jusqu'à 30 bons par an (les flottes de factage peuvent en demander jusqu'à 50). Un complément est disponible pour les flottes opérant principalement dans les communautés défavorisées.¹²
- La New York Green Bank, créée grâce à des fonds de l'État, fournit du financement aux entreprises et municipalités pour la transition de flottes en finançant contre la valeur des paiements de location ou des prêts contractés et des paiements incitatifs. La banque a investi 54 millions de dollars dans les transports propres au cours de l'exercice 2021-22.¹³

Points saillants du Tableau de bord :

- Le CleanBC GoElectric Commercial Vehicle Pilots Program de la Colombie-Britannique fournit jusqu'à un tiers du financement d'un projet pour soutenir les entreprises, organismes à but non lucratif, gouvernements locaux, communautés autochtones, et entités publiques admissibles de la Colombie-Britannique qui cherchent à utiliser la technologie VZE dans le cadre d'applications commerciales, incluant l'infrastructure de soutien. Le programme soutient les applications dans les véhicules routiers moyens et lourds, ainsi que les projets des catégories nautique, ferroviaire, aérienne, ou tout terrain.
- Dans le cadre du programme Écocamionnage du Québec, les véhicules entièrement électriques des catégories 3 à 6 sont admissibles pour un incitatif pouvant atteindre 125 000 \$, et les véhicules des catégories 7 à 8 sont admissibles pour un incitatif pouvant atteindre 175 000 \$. Au début de 2022, le Québec a annoncé l'élargissement de son programme aux véhicules à basse vitesse, aux vélos cargo électriques, et aux camions légers et fourgonnettes commerciaux.

¹² <https://californiahvip.org/>

¹³ <https://greenbank.ny.gov/-/media/Project/Greenbank/files/news-2019-12-NYGB-New-York-Lead-Robert-Gurman.ashx>

- Le Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard a investi 6,3 millions de dollars pour l'achat de 35 autobus scolaires électriques en 2020-21.
- La province de la Nouvelle-Écosse a versé une contribution de 37 millions de dollars à Halifax Transit pour l'achat d'autobus électriques à batterie et pour des installations connexes, ainsi que pour la mise en place d'un itinéraire de traversier sans carbone. Elle a également fourni des fonds à Cape Breton Transit pour la planification de l'électrification du système de transport en commun et d'autres projets.
- Par le biais de son Super Green Credit rebate, le Gouvernement du Yukon offre un incitatif à l'achat de 2 000 \$ pour les motoneiges électriques. Certains aéronefs et embarcations VZE sont également admissibles.

Qui surveiller :

- En juillet 2022, le Gouvernement du Canada annonçait de nouvelles mesures incitatives pour les VMLZE (programme iVMLZE) qui offriront des incitatifs à l'achat représentant environ 50 % de la différence de prix entre un VZE et un véhicule à MCI. Les provinces et territoires auront la possibilité d'offrir des incitatifs stratégiquement combinés, et de demander les incitatifs pour soutenir l'électrification de flottes gouvernementales.
- La ville de Winnipeg élabore un projet visant à améliorer l'expérience des usagers, notamment en achetant 110 autobus zéro émission. Du financement de la province et d'autres ordres de gouvernement a été confirmé en juillet 2022.

3. Mise en place de l'infrastructure (25 points à allouer)



Les provinces et territoires mettent-ils en place les réseaux publics et privés d'infrastructure de recharge et de ravitaillement en hydrogène nécessaires pour stimuler l'adoption des VZE ?

Ce que nous recherchions :

3.1 Objectifs en matière d'infrastructures publiques (8 points)

- Cibles et suivi pour l'infrastructure
- Cibles en matière d'infrastructures spécifiques aux communautés autochtones et aux communautés visées par les mesures d'équité.
- Mise en place de l'infrastructure publique et en lieu de travail (BRCC)
- Mise en place de l'infrastructure publique et en le lieu de travail (niveau 2)

3.2 Incitatifs à l'achat pour la recharge résidentielle (2 points)

3.3 Financement des infrastructures pour flottes commerciales (2 points)

3.4 Exigences pour des bâtiments 100 % adaptés aux VE (8 points)

- Code du bâtiment adapté aux VE
- Financement pour la rénovation d'immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM) en vue d'accueillir des VE

3.5 Optimisation du réseau et réglementation des services publics (5 points)

- Réglementation des services publics pour permettre/exiger la mise en place d'infrastructures
- Financement de la modernisation à grande échelle du réseau pour accueillir d'importantes stations de recharge.
- Tarifs de recharge spécifiques aux VE
- Projets pilotes/programmes d'optimisation du réseau

Références mondiales :

- Plusieurs administrations municipales de la Colombie-Britannique, comme celle de Vancouver, ont adopté des exigences « 100 % EV-Ready » pour le stationnement résidentiel, ce qui signifie que tous (100 %) les espaces de stationnement résidentiel doivent être équipés d'une prise de courant capable d'assurer de la recharge niveau 2. Certaines de ces administrations locales ont également adopté des exigences pour le stationnement commercial, généralement de 10 à 20 % capable de recharge niveau 2. Les administrations locales de la Colombie-Britannique ont mise en œuvre ces exigences en matière de stationnement dans les sections relatives au stationnement de leurs règlements de zonage, ou dans des règlements distincts

sur le stationnement. Le Gouvernement de la C.-B. a précisé que la législation provinciale n'empêchait pas les municipalités de prendre cette mesure, mais qu'il n'avait pas intégré les exigences relatives à l'adaptation aux VE dans le code du bâtiment provincial.¹⁴

- Par l'entremise de B.C. Hydro et de Fortis BC, le gouvernement de la Colombie-Britannique offre des rabais pour les rénovations d'appartements et condominiums pour les rendre adaptés aux VE. Ce programme couvre jusqu'à 75 % des coûts pour la création d'un plan « EV-Ready » (jusqu'à un maximum de 3 000 \$) et jusqu'à 50 % des coûts d'infrastructure électrique et d'installation (jusqu'à un maximum de 600 \$ par espace de stationnement et jusqu'à un maximum de 120 000 \$ par projet). Alors qu'en général, les rabais pour bornes de recharge sont limités à 50 % des coûts à concurrence de 2 000 \$ par borne (et 14 000 \$ par demande), le programme a subventionné pour une durée limitée 75 % des coûts jusqu'à un maximum de 5 000 \$ par borne, et 25 000 \$ par condominium pour installer des bornes de recharge admissibles.^{15 16 17}

Points saillants du Tableau de bord :

- Le Gouvernement du Yukon est l'une des rares juridictions canadiennes à avoir annoncé une cible officielle en matière d'infrastructure pour VE (200 bornes de recharge niveau 2 installées sur l'ensemble du territoire d'ici mars 2024).
- Le code du bâtiment du Québec a été modifié pour exiger que toutes les nouvelles maisons dotées d'un espace de stationnement soient adaptées aux VE. Le code du bâtiment du Yukon a été modifié pour exiger que tous nouveaux bâtiments résidentiels construits à Whitehorse soient adaptés aux VE (les autres communautés ont été exclues, car beaucoup d'entre elles ne sont pas accessibles par la route).
- Le Newfoundland Board of Commissioners of Public Utilities a émis une ordonnance en 2020 déterminant que les taux, frais, et péages liés aux services de recharge publique ne nécessitent pas l'approbation ou la réglementation du conseil. Entre autres choses, l'ordonnance offre une certaine souplesse dans la façon d'aborder les modèles de recouvrement des coûts, ce qui pourrait rendre l'environnement plus propice à la participation future du secteur privé à l'offre de services de recharge.
- En s'appuyant sur le leadership des municipalités locales, la Colombie-Britannique soutient la modernisation d'immeubles résidentiels à logements multiples en fournissant aux propriétaires des fonds pour la planification, les installations électriques et l'équipement pour l'adaptation aux VE, à l'échelle.
- La mise en place de la recharge publique en Colombie-Britannique a été accélérée par la clarté de l'organisme de réglementation quant à la capacité des services publics à investir dans le réseau de recharge, ainsi que par les tarifs d'électricité avantageux pour les VE et les crédits financiers disponibles grâce à la norme provinciale sur les combustibles à faible teneur en carbone.
- Une loi provinciale a autorisé Hydro-Québec à financer l'installation d'infrastructures de recharge à l'aide des revenus générés par l'augmentation du volume des ventes d'électricité résultant de la recharge de VE. Le projet de la société d'État d'installer environ 2 500 bornes de recharge a été approuvé.

14 <https://cleanairpartnership.org/cac/wp-content/uploads/2019/10/NRCan-EV-Readiness-Requirements-Framework-Final-Report-4-11-2019-McEwen-Climate-and-Energy.pdf> (page 11)

15 <https://goelectricbc.gov.bc.ca/personal-rebate-offers/ev-charging/>

16 <https://electricvehicles.bchydro.com/incentives/charger-rebates/apartment>

17 <https://www.fortisbc.com/rebates/business/ev-charging-solutions-for-multi-unit-residential-buildings-and-workplaces>

- Contrairement à la plupart des juridictions, l'incitatif pour la recharge résidentielle du Nouveau-Brunswick, qui couvre 50 % des coûts d'achat et d'installation d'une borne de recharge niveau 2 jusqu'à un maximum de 740 \$, exige judicieusement que la borne soit compatible avec la mise en réseau. Cela signifie que l'infrastructure peut contribuer à la gestion de l'énergie, aidant ainsi à préparer le réseau électrique à un futur VZE.
- Le programme EV Smart Charging de Nova Scotia Power invite les propriétaires de VE à participer à divers essais de la recharge intelligente. Les résultats sont attendus en 2022.

Qui surveiller :

- En mars 2022, le Gouvernement de la Nouvelle-Écosse a annoncé une contribution provinciale de 1 million de dollars pour soutenir l'installation de bornes de recharge dans les immeubles résidentiels à logements multiples neufs et rénovés.

4. Stratégie, réglementation et éducation (32 points à allouer)



Les provinces et territoires élaborent-ils des plans, utilisent-ils des outils réglementaires, et veillent-ils à ce que le public soit informé afin d'encourager la disponibilité et l'adoption des VZE ?

Ce que nous recherchions :

4.1 Norme VZE légers (10 points)

4.2 Norme VZE moyens et lourds (10 points)

4.3 Cibles sectorielles de réduction des GES (2 points)

- Secteur des transports
- Secteur de l'électricité

4.4 Autres signaux de prix et incitatifs (3 points)

- Norme sur les combustibles à faible teneur en carbone
- Taxe sur le carbone
- Incitatifs non-financiers

4.5 Éducation du public (7 points)

- Sensibilisation et information du public
- Éducation ciblée pour les communautés visées par les mesures d'équité* et les communautés autochtones
- Éducation commerciale

Références mondiales :

- Le Royaume-Uni, l'Irlande, et le Danemark ont tous trois imposés par la loi des normes de vente de 100 % des ventes de LV VZE d'ici 2030.¹⁸
- La Californie a une norme législative de 100 % des ventes de VMLZE d'ici 2045.¹⁹

Points saillants du Tableau de bord :

- La Colombie-Britannique et le Québec ont tous deux des normes VZE législatives, ce qui a contribué à assurer une offre constante de VZE dans les deux provinces. D'autres provinces ont fait le premier pas en annonçant des cibles de vente, notamment le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Yukon. Dans bien des cas, ces cibles doivent être mis à jour pour correspondre à la croissance du marché et à la norme VZE fédérale à venir.

¹⁸ <https://www.iea.org/articles/global-ev-policy-explorer>
¹⁹ <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/advanced-clean-trucks>

- Par l'entremise de NextRide, la Nouvelle-Écosse offre aux entreprises des programmes complets d'éducation du public, assortis de services de consultation technique pour la transition de flottes de véhicules. Ce modèle d'éducation des entreprises devrait être reproduit dans d'autres juridictions.
- Le programme d'éducation Emotive de la Colombie-Britannique offre des histoires, des documents, et des événements dans différentes langues pour éduquer le public sur les VE. Il offre également des essais routiers et des démonstrations de VZE. Les ressources offertes comprennent le Emotive Campaigns Network, le programme EV Ambassadors, des liens vers des outils d'approvisionnement et d'analyse, et une liste de concessionnaires de VE.

Qui surveiller :

- La Colombie-Britannique et le Québec ont tous deux annoncé leur intention d'adopter une norme de vente pour VMLZE, conformément à ce qui est déjà en place en Californie. Ces mesures contribueraient de façon significative à la disponibilité et à l'adoption des VMLZE, ainsi qu'au savoir-faire dans le domaine au Canada.
- Le gouvernement fédéral a annoncé son intention d'adopter une norme VZE fédéral exigeant que 100 % des ventes de VL soient des VZE d'ici 2035. Les provinces et territoires ont du travail à faire pour exploiter le potentiel de cette politique au niveau régional.
- La norme de combustible propre encouragera l'adoption des VE en permettant aux opérateurs de réseau de créer des crédits pour la recharge résidentielle. En juin 2020, le CCCE présentait aux parties prenantes une proposition pour la création de crédits pour la recharge résidentielle. Elle comprenait une proposition d'élimination progressive des crédits pour la recharge résidentielle d'ici 2030. En réponse aux commentaires recueillis au printemps 2020, les crédits pour la recharge résidentielle seront progressivement éliminés d'ici 2035 pour les stations de recharge installées avant la fin de 2030. Toute station de recharge résidentielle installée après la fin de 2030 ne sera pas admissible aux crédits après 2030.
- En juin 2022, le gouvernement fédéral a publié le règlement sur les combustibles propres, qui obligera les producteurs et importateurs à réduire l'intensité des émissions des combustibles liquides au fil du temps. Il créera également un marché de crédits dans lequel les opérateurs d'infrastructure de recharge pourraient générer des crédits. Ce règlement améliorera l'analyse de rentabilisation des investissements dans la recharge, et contribuera à encourager davantage d'investissements dans l'infrastructure.
- Le gouvernement fédéral élabore actuellement le règlement sur l'électricité propre qui vise à mettre en place un réseau électrique à émissions nettes nulles d'ici 2035.

5. Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre (12 points à allouer)



Les provinces et territoires créent-ils des opportunités de création d'emplois et de croissance de l'activité économique autour du marché émergent des VZE ?

Ce que nous recherchons :

5.1 Développement et formation de la main-d'œuvre (5 points)

5.2 Réutilisation et recyclage des batteries de VE (4 points)

5.3 Autres actions de développement économique (3 points)

Références mondiales :

- La Zero-Emission Transportation Association, basée aux États-Unis, a désigné l'État du Tennessee comme le meilleur État américain pour les investissements dans les VE²⁰, citant un total de 18,1 milliards de dollars américains d'investissements et 85 000 emplois créés dans les domaines des VE et de la technologie des VE. L'État assemble toutes les Nissan Leafs destinées au marché nord-américain, et a récemment bénéficié d'investissements significatifs dans la fabrication de VE et de batteries de la part d'importants constructeurs automobiles, et récemment d'un fabricant de bornes de recharge rapide.²¹
- L'État du Tennessee et les constructeurs automobiles financent des initiatives d'éducation et de formation de la main-d'œuvre dirigées par le système des collèges communautaires et techniques. Ces programmes permettent de créer un réservoir de travailleurs qualifiés qui permettront à l'État de continuer à attirer ces investissements majeurs. Par exemple, l'investissement de Ford dans Blue Oval City, qui produira des camions et des batteries lithium-ion, comprend un nouveau Tennessee College of Applied Technology qui va former les employés de la nouvelle usine et offrir de la formation professionnelle à ceux qui cherchent se faire une place dans la main-d'œuvre automobile ailleurs, ou à améliorer leurs compétences.²²
- Selon un rapport de l'ICCT²³, les développements économiques entourant la capacité de recyclage de batteries les plus marqués sont ceux de l'Europe et de la Chine, qui représentent respectivement environ 50 % et 33 % de la capacité mondiale. L'Union européenne propose une mise à jour de sa Batteries Directive (cadre juridique réglementaire) qui inclut des exigences quant à la durabilité et la fin de vie des batteries de VE. Un projet de rapport adopté en mars 2022 propose des mesures telles que l'étiquetage carbone des batteries, des niveaux minimums de minéraux recyclés (par exemple, cobalt, lithium), l'augmentation des objectifs de collecte pour certaines catégories de batteries (transport léger), et la collecte de 100 % des déchets des batteries de VE.²⁴

20 https://twitter.com/zeta_2030/status/1564264027576061957

21 <https://tnced.com/news/governor-lee-commissioner-rolfe-announce-tritium-to-establish-us-manufacturing-operations-in-wilson-county/>

22 <https://tnadvancedenergy.com/advanced-energy-workforce-development/>

23 <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/VZE-supply-risks-dec2020.pdf>

24 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/ENVI-PR-696435_EN.pdf

Points saillants du Tableau de bord :

- L'Ontario investit dans le développement de l'économie et de la main-d'œuvre dans le cadre de la phase 2 de son plan Piloter la prospérité. Ce plan fixe l'objectif de construire 400 000 véhicules électriques et hybrides d'ici 2030 en s'associant au secteur de l'automobile pour investir dans l'assemblage de batteries et une chaîne d'approvisionnement, dans l'innovation, et la dans formation des travailleurs. Il fait la promotion de parcours professionnels dans le secteur automobile, offre des programmes de stages, et investit dans la recherche et le développement.
- Avec plusieurs annonces récentes de recrutement et d'investissement dans de nouvelles usines de fabrication d'automobiles et batteries, l'Ontario est au premier rang au Canada en termes d'investissement économique dans l'industrie des VZE. Cela inclut un investissement récent par Stellantis (avec financement du gouvernement provincial) pour réoutiller les usines existantes afin qu'elles soient prêtes à produire des véhicules électriques, et pour créer deux centres de R&D axés sur les VE et les batteries. Depuis 2020, environ 14 milliards de dollars ont été investis dans le secteur automobile de l'Ontario, la moitié allant à la production d'hybrides et de VE.²⁵
- La Nouvelle-Écosse est un chef de file dans le soutien de l'activité économique liée aux batteries de VE. La province collabore avec la Dalhousie University pour supporter les initiatives de recherche du Renewable Energy Storage Laboratory (RESL), qui teste des options de stockage d'électricité à l'échelle du réseau avec des batteries de VE usagées. De plus, par l'intermédiaire de sa société d'État NSBI, la province soutient l'écosystème de la technologie des batteries de la Nouvelle-Écosse, notamment par le biais du NSBI Payroll Rebate.
- Le programme Go Electric Advanced Research and Commercialization (ARC) soutient le secteur des VZE de la Colombie-Britannique en fournissant du soutien fiable et ciblé pour la recherche et le développement précommerciaux d'un produit, d'un service, ou d'une technologie de la C.-B.; pour la commercialisation d'un produit, d'un service, ou d'une technologie de la C.-B., incluant des investissements dans les installations ou procédés de fabrication; et pour l'utilisation ou la démonstration d'un produit, d'un service, ou d'une technologie de la C.-B.
- Le programme Go Electric Training aide à préparer la main-d'œuvre de la Colombie-Britannique à devenir des chefs de file dans la transition vers les VZE. Le financement du programme Go Electric aide les électriciens Sceau rouge de la C.-B. à suivre le Electric Vehicle Infrastructure Training Program (EVITP) offert par l'Electrical Joint Training Committee (EJTC). Ce programme offre une formation et une certification aux électriciens qui installent des infrastructures de recharge de VE. En 2021, des ressources pédagogiques mises à jour ont été développées à l'intention des électriciens de la C.-B. qui installent des infrastructures de recharge.
- Le Québec investit dans les connaissances et le savoir-faire dans le domaine des VE à travers l'économie en offrant de la formation et de l'accompagnement aux entreprises pour leur virage électrique, et en investissant dans des programmes de formation en VE pour les étudiants ainsi que les travailleurs et mécaniciens actuels.

Qui surveiller :

- La Colombie-Britannique a annoncé son intention d'étendre le programme de responsabilité élargie des producteurs (Extended Producer Responsibility program) aux batteries et bornes de recharge des VE. Le gouvernement de la C.-B. a commencé à élaborer des programmes de recyclage des batteries de VE qui devraient être opérationnels en 2026.
- En août 2022, l'Ontario a annoncé un nouveau financement pour former les travailleurs de l'automobile, reconnaissant la pénurie de main-d'œuvre dans cette industrie. Ce financement n'est pas spécifique à la fabrication de VE.

6. Exemplarité de l'état (6 points à allouer)



Les provinces et territoires montrent-ils l'exemple en investissant dans les VZE pour leurs propres flottes de véhicules et en aidant les municipalités à prendre des mesures ?

Ce que nous recherchions :

6.1 Acquisition gouvernementale (2,5 points)

- Cibles pour des flottes gouvernementales zéro émission
- Exigences VZE pour les acquisitions gouvernementales hors flotte
- Investissement dans l'infrastructures sur les sites gouvernementaux

6.2 Éducation du gouvernement et des parlementaires (0,5 points)

6.3 Soutien aux municipalités et travail avec les nations autochtones (3 points)

Références mondiales :

- Le plan de mise en œuvre pour l'achat de véhicules utilisant de nouvelles sources d'énergie par les organismes gouvernementaux et les institutions publiques du gouvernement chinois exige une part minimale de véhicules utilisant de « nouvelles sources d'énergie » dans les achats annuels, et impose des parts d'acquisitions minimales à respecter aux gouvernements municipaux et régionaux. De 2014 à 2016, 30 % des véhicules neufs achetés par les gouvernements et institutions publiques étaient des véhicules utilisant de nouvelles source d'énergie.²⁶ Les exigences augmentent chaque année.
- La directive sur les véhicules propres (Clean Vehicles Directive) de l'Union européenne regroupe les achats de véhicules municipaux au niveau national et fixe des cibles d'acquisition de VZE pour chaque État membre.²⁷

Points saillants du Tableau de bord :

- Le Québec s'est engagé à ce que 100 % des voitures et fourgonnettes, et 25 % des camionnettes et VUS des flottes du gouvernement provincial soient électriques d'ici 2030. Il s'est également engagé à ce que 100 % des VML de son parc automobile soient des VZE d'ici 2040, si possible.
- L'Î.-P.-É. est au premier rang pour ce qui est de l'éducation des parlementaires en matière de VE : le EV Swing Vehicle Program permet aux employés d'utiliser un VZE pour leurs déplacements liés au travail, ce qui contribue à éduquer le personnel et à le familiariser avec les VZE.
- Le Gouvernement de l'Alberta offre un soutien financier aux municipalités pour qu'elles réalisent des projets VZE, incluant des fonds pour l'achat de VZE de tous types (y compris les véhicules tout terrain, qui sont particulièrement pertinents pour les activités de municipalités). La province finance également les municipalités pour qu'elles investissent dans des infrastructures de recharge publique. Ces programmes sont gérés par le Municipal Climate Change Action Centre (une initiative conjointe de Alberta Municipalities, Rural Municipalities of Alberta, et du Gouvernement de l'Alberta).

26
27

https://www.nrcan.gc.ca/sites/www.nrcan.gc.ca/files/energy/pdf/transportation/NRCan_GreeningGovFleets_f.pdf
<https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2021/policies-to-promote-electric-vehicle-deployment>

- En Colombie-Britannique en 2020, 34 % des achats de véhicules légers applicables du gouvernement provincial étaient des véhicules zéro émission, dépassant ainsi la cible d'achat de 10 % de VZE fixée par CleanBC. La Colombie-Britannique fait des véhicules zéro émission le choix par défaut pour les flottes de véhicules du secteur public de la province, et la CleanBC Roadmap to 2030 s'est engagée à ce que les véhicules zéro émission représentent 100 % des acquisitions de véhicules légers d'ici 2027.

Qui surveiller :

- En Nouvelle-Écosse, des travaux sont en cours pour fixer des cibles d'électrification de la flotte gouvernementale.

Rôles clés pour les provinces et territoires

Thème transversal : Équité

Les provinces et territoires doivent s'assurer que les politiques, programmes, et investissements en matière de VZE priorisent les populations mal desservies, et fassent de la mobilité sans émission une option pour tous.²⁸

ÉQUITÉ EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

La Greenlining Institute définit l'**équité en matière de mobilité** comme « un système de transport qui augmente l'accès à des options de mobilité de haute qualité, réduit la pollution de l'air, et améliore les opportunités économiques dans les communautés de couleur à faible revenu (et pour les besoins de ce Tableau de bord, cela inclut spécifiquement les communautés noires et autochtones) ». L'Institut affirme que pour atteindre l'équité en matière de mobilité, nous devons donner la priorité à ce qui suit :

- 1. Équité sociale :** La répartition juste et équitable des avantages et des inconvénients de la société.
- 2. Pouvoir communautaire :** la capacité des communautés marginalisées à influencer les décisions d'une manière qui répond à leurs besoins et à leurs préoccupations.

Ainsi, la mesure dans laquelle les politiques et programmes VZE soutiennent l'équité en matière de mobilité dépend non seulement de la mesure dans laquelle ils distribuent les ressources équitablement, mais aussi de la mesure dans laquelle les communautés mal desservies ont la possibilité de participer à leur développement.

Les gouvernements des provinces et territoires ont un rôle clé à jouer pour faire en sorte que la mobilité électrique soit une option pour tous leurs résidents, y compris les communautés actuellement mal desservies par les politiques et programmes VZE (populations racialisées, autochtones, pauvres, rurales et éloignées, et personnes vivant dans des tours d'habitation sans stationnement).

Dans le cadre de ce Tableau de bord, dix paramètres répartis sur cinq champs d'action sont essentiels d'un point de vue d'équité.

Champ d'action	Paramètre	Nombre de juridictions prenant des mesures
1-Adoption de VZE légers	Mesures incitatives disponibles aux flottes de taxis, de services de transport sur demande, et d'autopartage	2
	Incitatifs à l'achat de VZE légers d'occasion	7
	Incitatifs à l'achat de vélos électriques et vélos cargo électriques	4
	Incitatifs ciblés pour les communautés mal desservies	0
2-Adoption de VZE moyens, lourds et tout terrain	Financement pour autobus scolaires zéro émission	3
	Financement et soutien de l'électrification de la flotte de transport public	7

3-Mise en place de l'infrastructure	Objectifs en matière d'infrastructures spécifiques aux communautés mal desservies	1
	Financement pour la rénovation d'immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM) en vue d'accueillir des VE	3
4-Stratégie, réglementation et éducation	Éducation ciblée pour communautés mal desservies	2
5-Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre	Développement et formation de la main-d'œuvre	6

Les progrès les plus significatifs en termes d'équité au Canada sont les suivants :

- Au Canada, sept juridictions ont mis en place des **incitatifs à l'achat de VZE légers d'occasion**, et quatre juridictions ont mis en place des **incitatifs à l'achat de vélos électriques**. Il s'agit d'initiatives importantes pour soutenir les populations à faible revenu, les travailleurs indépendants, et les personnes qui n'ont pas de permis de conduire ou d'accès à du stationnement (voir le champ d'action 1).
- Il est encourageant de constater que sept provinces à travers le pays financent et soutiennent déjà **l'électrification de leur flotte de transport en commun**. Les avantages de ces investissements profitent de façon disproportionnée aux personnes à plus faible revenu et aux personnes racialisées, qui sont plus susceptibles d'utiliser les transports en commun et de vivre dans des zones où la pollution due au trafic est élevée (voir le champ d'action 2).

Des actions supplémentaires sont nécessaires, notamment en ce qui concerne les mesures suivantes liées à l'équité :

- Les incitatifs à l'achat de VZE peuvent perpétuer les inégalités raciales et socio-économiques existantes si elles ne sont pas conçues délibérément, car les incitatifs ont tendance à être utilisés par les groupes qui représentent déjà les acheteurs de VZE les plus courants - ces groupes sont disproportionnellement riches, de sexe masculin, d'âge moyen et vivent dans des maisons individuelles.²⁹ À l'avenir, **les incitatifs pour VZE devraient être conçus pour être prioritairement accessibles aux communautés mal desservies**. Cela peut se faire via des mesures comme l'accès aux incitatifs en fonction du revenu (comme en Californie), des programmes de subventions spécifiques aux chauffeurs de taxi et de services de transport sur demande (comme à Londres, au Royaume-Uni), et des programmes de subventions spécifiques aux groupes mal desservis comme les communautés autochtones. Aucune juridiction canadienne n'avait fait ce pas au cours de l'exercice 2021-22, mais la Colombie-Britannique a lancé le premier programme de ce genre à l'été 2022 en introduisant des critères d'admissibilité et des niveaux d'incitatifs à paliers en fonction du revenu des individus et des ménages (voir le champ d'action 1).
- Au Canada, aucune administration n'a fixé de **cible en matière d'infrastructure VZE spécifique aux collectivités mal desservies**. Bien que la Colombie-Britannique offre des rabais plus élevés aux communautés autochtones pour l'achat et l'installation de bornes de recharge, il y a un besoin urgent à travers le pays pour les juridictions de construire des stations de recharge dans les communautés à faible revenu, racialisées, rurales, et nordiques. Les gouvernements provinciaux ont un rôle à jouer en subventionnant et en mettant en place des infrastructures de recharge dans des régions où l'analyse de rentabilisation est actuellement plus faible. Les cibles d'investissement et la planification d'infrastructures dans les communautés mal desservies sont devenus des pratiques courantes aux États-Unis, où le financement fédéral l'exige (voir le champ d'action 3).

29

https://theicct.org/sites/default/files/publications/Expanding-access-electric-mobility_ICCT-Briefing_06122017_vF.pdf

- Les populations à faible revenu et racialisées sont plus susceptibles de vivre dans des immeubles résidentiels à logements multiples, et devront avoir accès à une infrastructure de recharge publique pratique et abordable, ainsi qu'à des **rénovations complètes pour rendre les immeubles résidentiels à logements multiples adaptés aux VE**. Trois juridictions canadiennes ont commencé à créer des volets de financement dédiés à ces investissements importants (voir le champ d'action 3).
- Six juridictions ont pris un bon départ dans l'élaboration de **programmes de formation de la main-d'œuvre** spécifiques au savoir-faire en VZE. Il s'agit d'une importante opportunité de distribuer les avantages de la transition vers les VZE aux travailleurs de tous les niveaux de compétences. Les programmes de formation ciblés pour les groupes mal desservis représentent une opportunité jusqu'ici inexploitée (voir le champ d'action 5).

Thème transversal : Services publics et électrification bénéfique

Les provinces et territoires doivent travailler directement avec les services publics et les organismes de réglementation de leur juridiction pour s'assurer que le réseau est prêt à permettre le virage à la mobilité électrique, et à en tirer profit. Les juridictions doivent s'assurer que les politiques, programmes et investissements en matière de VZE priorisent les populations mal desservies et fassent de la mobilité sans émission une option pour tous.

Pour permettre la transition aux véhicules VZE, il faut des mesures coordonnées dans l'ensemble du système électrique en parallèle avec des programmes et politiques gouvernementales. Dans le cadre de ce Tableau de bord, les neuf mesures qui doivent être prises par les services publics, ou en coordination avec eux, concernent la mise en place de l'infrastructure et l'éducation du public.

Champ d'action	Paramètre	Nombre de juridictions prenant des mesures
3-Mise en place de l'infrastructure	Mise en place de l'infrastructure publique & en lieu de travail (BRCC)	11
	Mise en place de l'infrastructure publique & en lieu de travail (niveau 2)	11
	Incitatifs à l'achat pour la recharge résidentielle intelligente	6
	Financement des infrastructures pour flottes commerciales	6
	Réglementation des services publics pour permettre/exiger la mise en place d'infrastructures	4
	Tarifs de recharge avantageux pour VE	2
	Projets pilotes/programmes d'optimisation du réseau	6
4-Stratégie, réglementation et éducation	Sensibilisation et information du public	10
	Éducation commerciale	3

Les progrès les plus significatifs en termes d'électrification bénéfique liée aux VZE au Canada sont les suivants :

- La plupart des administrations (11) ont commencé à investir dans la **mise en place d'une infrastructure de recharge publique et en milieu de travail**, à divers degrés. Dans certains cas, comme en Saskatchewan, en Ontario et dans plusieurs provinces de l'Atlantique, cet effort est dirigé par les services publics (voir le champ d'action 3).

- Plusieurs juridictions (6) ont mis en place des **incitatifs à l'achat pour la recharge résidentielle intelligente**. La recharge intelligente, en particulier, permettra aux services publics d'encourager la gestion de l'énergie, qui est essentielle pour l'avenir du réseau (voir le champ d'action 3).
- La plupart des juridictions (10) ont des **campagnes de sensibilisation du public et d'information**; les services publics sont souvent à la tête des efforts d'éducation, car ils ont une relation directe avec le public en tant que clients et disposent d'informations sur leurs besoins et habitudes (voir le champ d'action 4).

Des actions supplémentaires sont nécessaires, notamment en ce qui concerne les mesures suivantes :

- Les juridictions doivent agir rapidement pour **permettre et/ou exiger que les services publics investissent dans l'infrastructure à partir de leur base tarifaire**. Bien que cela puisse ne pas être nécessaire à long terme, à court terme il est essentiel de s'assurer que l'infrastructure sera mise en place même si l'analyse de rentabilisation à court terme n'est pas satisfaisante. Seules quatre juridictions ont clarifié la situation à cet égard, et la plupart d'entre elles seulement à titre de projet pilote (voir le champ d'action 3).
- Les provinces, les organismes de réglementation, et les services publics doivent agir pour faire en sorte que les tarifs d'électricité ne fassent pas obstacle aux investissements dans les infrastructures. Cela implique de **réformer les tarifs de puissance** pour permettre la recharge rapide et d'offrir des **tarifs de recharge de nuit avantageux** pour les consommateurs. Une seule juridiction (C.-B.) expérimente actuellement avec des structures tarifaires spécifiques aux VE, bien que d'autres (dont l'Ontario) aient déclaré leur intérêt (voir le champ d'action 3).

Thème transversal : Soutien aux municipalités et travail avec les nations autochtones

Les provinces et territoires doivent jouer un rôle direct en soutenant les municipalités et en travaillant avec les nations autochtones afin de permettre l'adoption des VZE.

En tant qu'ordre de gouvernement responsable des municipalités, les provinces et territoires ont un impact important sur la capacité et l'obligation des municipalités d'agir rapidement pour encourager la mobilité électrique. Les provinces et territoires doivent envoyer des signaux forts aux gouvernements locaux par le biais de lois habilitantes claires, de transferts de fonds conçus pour améliorer l'équité et réduire les obstacles, ainsi que des ressources et du soutien accessibles. Dans certains cas, il peut être approprié pour les provinces et territoires de diriger les investissements locaux, comme l'infrastructure pour VZE, l'électrification des taxis et des services de transport sur demande, et la modernisation des immeubles résidentiels à logements multiples.

Les Premières Nations, les Métis et les Inuit auront des différentes priorités quant à l'accès et l'infrastructure VZE; les provinces et territoires doivent travailler avec eux pour établir un plan.

Champ d'action	Paramètre	Nombre de juridictions prenant des mesures
1-Adoption de VZE légers	Mesures incitatives pour flottes de taxis, de services de transport sur demande, et d'autopartage	2
2-Adoption de VZE moyens, lourds et tout terrain	Financement et soutien de l'électrification de la flotte de transport public	7

3-Mise en place de l'infrastructure	Mise en place de l'infrastructure publique & en lieu de travail (BRCC)	11
	Code du bâtiment adapté aux VE	4
	Financement pour la rénovation d'immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM) en vue d'accueillir des VE	3
6-Exemplarité de l'état	Soutien aux municipalités & Premières nations	6

Les progrès les plus significatifs en termes de soutien aux gouvernements locaux au Canada sont les suivants :

- Environ la moitié des administrations (6) offrent un certain **soutien financier aux municipalités et communautés autochtones** en finançant l'éducation du public, l'électrification des flottes de véhicules municipaux et de transport en commun, et l'infrastructure VZE. Le soutien financier pour l'infrastructure pourrait venir compléter le financement fédéral disponible en donnant priorité aux quartiers et régions rurales moins susceptibles d'être desservis à court terme par des investissements privés dans l'infrastructure, entre autres en élargissant les opportunités de financement pour l'installation de systèmes d'énergie renouvelable locaux et de systèmes de stockage d'électricité par batteries dans les collectivités éloignées fonctionnant au diesel (voir le champ d'action 6).
- La C.-B. a augmenté le montant qui est disponible aux communautés autochtones pour construire l'infrastructure de recharge.

Des actions supplémentaires sont nécessaires, notamment en ce qui concerne les mesures suivantes :

- Les codes du bâtiment devraient être mis à jour pour exiger que **100 % des espaces de stationnement dans toutes nouvelles constructions résidentielles soient adaptés aux VE** afin de s'assurer que les bâtiments soient prêts à la transition vers les VE, et afin de promouvoir l'accès équitable à la recharge. Bien qu'aucune administration n'ait encore procédé à ces changements, plusieurs mesures provisoires ont été mises en place, allant de la clarification provinciale qui permet aux municipalités de mettre en œuvre leurs propres exigences en matière de code du bâtiment (C.-B.), aux mises à jour du code qui exigent des bâtiments adaptés aux VE dans des villes clés (Whitehorse au Yukon), et aux mises à jour du code axées sur un secteur de construction spécifique (p. ex. les bâtiments de la partie 9 au Québec) (voir le champ d'action 3).
- **Les taxis et services de transport sur demande** représentent une opportunité majeure pour l'électrification en raison de leurs longs cycles de service. Encourager le renouvellement nécessiterait un investissement initial dans le renouvellement du parc automobile que les provinces et territoires sont peut-être les mieux placés pour fournir, en partenariat avec les administrations locales. Aucune juridiction au Canada n'a encore abordé cette opportunité, bien que certaines n'imposent pas de limite au nombre d'incitatifs à l'achat par organisation, ce qui soutient indirectement ces flottes (voir le champ d'action 1).
- Très peu de provinces et territoires ont mis en place des programmes spécifiques aux **communautés autochtones**. La conception de ces programmes, ainsi que les ressources et les supports connexes, doivent s'appuyer sur des consultations constructives et être adaptée pour répondre au mieux aux besoins de la communauté. Il peut s'agir de rendre les ressources disponibles en plusieurs langues, de s'associer à des organisations communautaires et de défense des droits dignes de confiance, de prendre en compte les différences culturelles dans la conception des programmes et la communication, et d'offrir des opportunités d'acquisition de connaissances et de compétences au sein de la communauté (voir tous les champs d'action).

Le chemin à parcourir

Le marché des VZE a officiellement pris son envol. Il s'est vendu plus de VE chaque semaine en 2021 que pendant toute l'année 2012, pour un total record de 6,6 millions de VE, (près de 10 % des ventes mondiales de voitures).³⁰ Cette croissance est due à la maturité des technologies des VE, à la diversification des modèles disponibles, au soutien de politiques soutenues (notamment les incitatifs et les cibles d'élimination progressive des véhicules à MCI) et aux ambitieux objectifs fixés par les constructeurs automobiles eux-mêmes.

Ces tendances se poursuivront dans les années à venir, avec de nouveaux modèles de VL et VML attendus devenant de plus en plus disponibles. De nombreux engagements à fabriquer des VZE et des batteries aux États-Unis et au Canada contribueront à accroître l'offre³¹.

Contexte canadien

- Les mesures prévues par le gouvernement fédéral canadien continueront à renforcer la capacité des provinces et territoires à garantir l'approvisionnement et à adopter des mesures incitatives, des programmes, et des règlements adaptés à ses régions. Les principales mesures fédérales qui se profilent à l'horizon sont :

Incitatifs pour VMLZE

- En juillet 2022, le ministre des transports a annoncé le programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds à zéro émission (iVMLZE). Au cours des quatre prochaines années, le gouvernement fournira 550 millions de dollars sous forme d'incitatifs à l'achat pour soutenir les entreprises et communautés dans la transition vers les VMLZE. D'un montant maximal de 200 000 \$ pour certains véhicules et cumulable avec les incitatifs provinciaux et territoriaux, ce programme contribuera sans aucun doute à accélérer les interventions dans ce secteur - un champ d'action dont les pointages moyens sont parmi les plus faibles du Tableau de bord de cette année. Parallèlement à l'annonce faite dans le budget 2022 de prolonger et d'étendre la portée du programme fédéral iVZE existant, le Canada dispose désormais d'incitatifs fédéraux pour toutes les principales catégories de véhicules.

Norme VZE fédérale

- Dans le Plan de réduction des émissions pour 2030 : Un air pur, et une économie forte du Canada, le gouvernement fédéral a annoncé son intention de développer une norme de ventes de VZE légers pour les achats de véhicules neufs, soit 100 % de ventes de VZE d'ici 2035. La part de marché des ventes de VZE légers a augmenté de manière constante au cours des dernières années, passant de 2,3 % en 2018 à 5,6 % en 2021. En vertu de la norme VZE proposée, les ventes augmenteraient pour atteindre les cibles minimales de 20 % d'ici 2026 et de 60 % d'ici 2030. Les provinces et territoires devront collaborer étroitement dans ce processus pour s'assurer que ces objectifs se réalisent au niveau régional.

³⁰ <https://iea.blob.core.windows.net/assets/ad8fb04c-4f75-42fc-973a-6e54c8a4449a/GlobalElectricVehicleOutlook2022.pdf>
³¹ <https://theicct.org/us-ev-investment-jul22/>

Règlement sur les carburants à faible teneur en carbone

- En juin 2022, le gouvernement fédéral a publié le règlement sur les combustibles propres qui obligera les producteurs et importateurs à réduire l'intensité des émissions des combustibles liquides au fil du temps. Il créera également un marché de crédits dans lequel les opérateurs de recharge de VE pourraient générer des crédits. Ce règlement améliorera l'analyse de rentabilisation des investissements dans la recharge, et contribuera à stimuler d'autres investissements dans l'infrastructure.

Règlement sur l'électricité propre

- Le gouvernement fédéral élabore actuellement le règlement sur l'électricité propre visant un réseau électrique sans émission d'ici 2035.

Notre voisin du sud

Le 16 août 2022, la loi américaine sur la réduction de l'inflation (US Inflation Reduction) a été promulguée. Elle inclut un niveau de financement historique pour l'action climatique et la transition vers une énergie propre, et pourrait réduire les émissions américaines d'environ 40 % d'ici 2030 (par rapport aux niveaux de 2005). La loi comprend plusieurs dispositions qui soutiendront le rythme et la durabilité de l'adoption des VZE, notamment :

- Crédits d'impôt pour VZE neufs et usagés, dont l'admissibilité inclut les véhicules fabriqués au Canada.
- Des crédits d'impôt à la production pour faciliter les investissements dans la fabrication de batteries et l'exploitation minière nationale des minéraux essentiels aux batteries de VZE
- Prêts et subventions du gouvernement pour les constructeurs automobiles américains afin de moderniser leurs installations existantes et mettre en place des usines VZE.
- Financement des rénovations pour l'amélioration de l'efficacité énergétique dans les foyers à faible revenu, ce qui peut indirectement soutenir la planification et la mise en place d'une infrastructure de recharge résidentielle.

Le Tableau de bord de l'année prochaine

Le Tableau de bord VZE est fait pour à être mise à jour et publiée chaque année, servant de point de référence cohérent pour le progrès et l'inspiration de politiques dans la transition vers les VZE. Les paramètres d'évaluation et la pondération évolueront pour tenir compte des meilleures pratiques émergentes et de l'impact des politiques fédérales et des actions internationales. Cela permettra de s'assurer que le Tableau de bord reflète le progrès global de la transition vers les VZE tout en restant ambitieuse.

Annexe – Méthodologie et notation du Tableau de bord

1. Adoption de VZE légers (12,5 points à allouer)

1.1 Mesures incitatives pour VZE & mesures dissuasives pour véhicules à MCI (12,5 points)

- Incitatifs à l'achat de VZE légers neufs
 - ▶ Les incitatifs à l'achat accéléreront le mouvement vers la parité des prix entre les VZE et les véhicules à MCI. Les incitatifs à l'achat peuvent être superposés à l'incitatif à l'achat fédéral existant (programme iVZE), et peuvent être diminués ou éliminés progressivement à mesure que le coût des VZE diminue et que le nombre de propriétaires augmente.
- Incitatifs à l'achat de VZE légers d'occasion
 - ▶ Les achats de véhicules d'occasion sont plus courants que ceux de véhicules neufs.³² Comme de plus en plus de VZE d'occasion arrivent sur le marché, les VZE d'occasion constituent une option viable et importante pour les consommateurs. Ils sont également essentiels pour soutenir l'adoption équitable des VZE et réduire les impacts globaux du cycle de vie des véhicules.
- Incitatifs à l'achat de vélos électriques et vélos cargo électriques
 - ▶ Les vélos et vélos cargo électriques font de la mobilité sans émission une option pour les personnes qui ne conduisent pas ou ne possèdent pas de voiture. Les vélos électriques permettent à un plus grand nombre d'utilisateurs de se sentir à l'aise et capables de passer au transport actif, et de surmonter les obstacles à la mobilité et les obstacles de la géographie. Les vélos cargo électriques quant à eux constituent une alternative intéressante pour les livraisons urbaines, locales, et de « dernier kilomètre ».
- Mesures incitatives spécifiques aux flottes de taxis, de services de transport sur demande, et d'autopartage
 - ▶ Actuellement, la plupart des programmes d'incitatifs limitent le nombre d'incitatifs à 10 véhicules ou moins par organisation et par an, ce qui limite la mesure dans laquelle les flottes partagées peuvent en bénéficier. Comme ils ont un kilométrage plus élevé, ces véhicules sont d'excellents candidats à l'électrification. Des dispositions spécifiques aux flottes partagées sont nécessaires pour promouvoir le modèle de véhicule partagé et réduire le nombre de véhicules par ménage.
- Programme de mise à la ferraille pour remplacer les véhicules à MCI par des alternatives
 - ▶ Les programmes de mise à la ferraille peuvent contribuer à retirer de la circulation les véhicules à MCI les plus polluants, tout en les remplaçant par des alternatives zéro émission ou autre que l'automobile.
- Mesures financières dissuasives sur l'achat de véhicules à MCI
 - ▶ Les juridictions qui ont progressé le plus rapidement ont non seulement encouragé l'adoption des VZE, mais aussi découragé l'achat de véhicules à MCI, par exemple les taxes de ventes supplémentaires comme en Norvège. Les revenus générés peuvent être utilisés pour l'interfinancement de mesures incitatives pour VZE, comme par le biais d'un « éco-incitatif ».

³² <https://www.motortrader.com/motor-trader-news/automotive-news/majority-buy-consumers-opt-used-new-cars-28-10-2019#:~:text=According%20to%20research%20released%20by,purchase%20was%20a%20used%20car.>

- Incitatifs ciblés pour les communautés visées par les mesures d'équité* & les communautés indigènes
 - Les juridictions en tête de file appliquent des plafonds sur le revenu aux incitatifs à l'achat, et/ou des incitatifs plus élevées pour les communautés visées par les mesures d'équité afin de garantir un accès équitable aux investissements publics.

2. Adoption de VZE moyens, lourds et tout terrain (12,5 points à allouer)

2.1 Mesures incitatives pour VZE & mesures dissuasives pour véhicules à MCI (12,5 points)

- Incitatifs à l'achat de VZE moyens et lourds
 - Les incitatifs à l'achat accéléreront le mouvement vers la parité des prix entre les VZE et les véhicules à MCI.
- Options de financement pour entreprises
 - Les taux d'amortissement préférentiels sont un exemple de mécanisme de financement avantageux.
- Financement pour autobus scolaires zéro émission
 - Les gouvernements des provinces et territoires ont une influence relativement importante sur l'acquisition d'autobus scolaires et peuvent aider à surmonter les obstacles à l'adoption liés au prix d'achat et à l'infrastructure de recharge. Les provinces et territoires peuvent subventionner ou acheter directement des autobus scolaires zéro émission, selon la structure de la propriété des autobus scolaires dans la province ou le territoire.
- Financement et soutien pour l'électrification de la flotte de transport public
 - Le virage au transport durable nécessite des investissements majeurs dans les systèmes de transport public. L'affectation de fonds spécifiques au transport en commun zéro émission aide les sociétés de transport en commun à investir dans l'électrification.
- Incitatifs à l'achat de VZE tout terrain
 - Les véhicules tout terrain comprennent des produits de consommation comme les motoneiges et les VTT électriques, ainsi que des véhicules industriels comme ceux utilisés dans les mines et les ports. Ce domaine prend de l'importance à mesure que l'électrification progresse dans les secteurs plus faciles à électrifier.

3. Mise en place de l'infrastructure (25 points à allouer)

3.1 Investissement pour l'infrastructure publique (8 points)

- Cibles et suivi pour l'infrastructure
- Objectifs en matière d'infrastructures spécifiques aux communautés indigènes et aux communautés visées par les mesures d'équité.
 - Entreprendre un exercice d'établissement des cibles peut aider les gouvernements à déterminer où et comment concentrer les investissements dans l'infrastructure de recharge et répondre à la demande anticipée.
- Mise en place d'infrastructure publique et en lieu de travail
 - À cette étape du développement, il est normal que la plupart des bornes de recharge ne soient pas rentables. C'est pourquoi l'investissement du gouvernement est essentiel. Les gouvernements peuvent développer directement l'infrastructure ou financer des tiers pour le faire. Ils peuvent également obliger certains propriétaires fonciers à installer des infrastructures par voie réglementaire.

3.2 Incitatifs à l'achat pour la recharge résidentielle (2 points)

- Les incitatifs pour la recharge résidentielle sont parfois combinés à des incitatifs à l'achat de VZE. Pour soutenir la gestion de l'énergie, les programmes devraient exiger que les participants installent de l'équipement capable de recharge intelligente.

3.3 Financement des infrastructures pour flottes commerciales (2 points)

- Les incitatifs pour la recharge de flottes sont parfois combinés à des incitatifs à l'achat de VZE pour les entreprises.
- Les propriétaires de flotte font souvent face à d'importants frais de services publics pour les mises à niveau du réseau nécessaires pour permettre la recharge de flotte (en particulier pour les flottes de véhicules équipés de grosses batteries, comme dans le transport en commun). Ces coûts devraient être éligibles dans le cadre des mesures d'incitatifs à l'électrification de flottes et/ou être subventionnés d'une autre manière.

3.4 Exigences pour des bâtiments adaptés aux VE (8 points)

- Code du bâtiment adapté aux VE
- Financement pour la rénovation d'immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM) en vue d'accueillir des VE
 - ▶ Pour s'assurer que l'infrastructure de recharge soit accessible aux personnes qui n'ont pas de garage, il faut que les immeubles résidentiels neufs et existants disposent d'une prise de courant à chaque espace de stationnement (100 % « EV-Ready »). Viser un niveau inférieur à 100 % dans les immeubles résidentiels implique que des propriétaires vont rater la chance de réaliser des économies d'échelle et d'assurer l'avenir de leurs actifs. Les provinces et territoires peuvent modifier leur code du bâtiment ou leur interprétation du code modèle national pour y intégrer cette exigence.

3.5 Optimisation du réseau et réglementation des services publics (5 points)

- Réglementation des services publics pour permettre/exiger la mise en place des infrastructures
 - ▶ Les services publics ont un rôle clé à jouer dans la mise en place d'infrastructures, mais dans de nombreux cas, le gouvernement et/ou l'organisme de réglementation doivent clarifier leur capacité à tarifier ces investissements. Certains organismes de régulations ont commencé par autoriser les investissements dans l'infrastructure de recharge sur une base de projet pilote.
- Tarifs de recharge spécifiques aux VE
 - ▶ Une réforme des tarifs des services publics peut avoir un effet significatif sur l'analyse de rentabilisation de l'infrastructure de recharge, en particulier une réforme de la tarification de puissance. Des tarifs avantageux pour la recharge de nuit sont une autre option intéressante.
- Projets pilotes/programmes d'optimisation du réseau
 - ▶ Les projets pilotes/programmes d'optimisation du réseau peuvent inclure l'observation de la recharge de VE, des incitatifs/taux de recharge en dehors des heures de pointe, de la recharge intelligente/gérée, ou la recharge bidirectionnelle.

4. Stratégie, réglementation et éducation (32 points à allouer)

4.1 Norme VZE légers (10 points)

- Une norme VZE exige que les détaillants automobiles vendent un pourcentage minimum de VZE ou paient des pénalités financières. Les provinces ayant mis en place des normes VZE ont vu l'offre de VZE chez les concessionnaires, ainsi que les ventes, augmenter de façon spectaculaire.

4.2 Norme VZE moyens et lourds (10 points)

- Au fur et à mesure que d'autres VMLZE deviennent disponibles et viables, une approche similaire devrait être adoptée afin d'accélérer les ventes.

4.3 Cibles sectorielles de réduction des GES (2 points)

- Secteur des transports
- Secteur de l'électricité
 - Transposer les objectifs de réduction des GES à l'échelle de l'économie en objectifs sectoriels peut aider à satisfaire la politique VZE avec les réductions d'émissions globales requises. De même, les provinces dont les réseaux électriques sont plus intensifs en carbone doivent prendre des mesures afin d'écologiser leur réseau pour exploiter les avantages de l'électrification.

4.4 Autres signaux de prix et incitatifs (3 points)

- Norme sur les combustibles à faible teneur en carbone
 - Les juridictions disposant d'une norme sur les combustibles à faible teneur en carbone (ou d'une norme sur les combustibles propre) qui offre des crédits aux opérateurs de bornes de recharge ont considérablement amélioré l'analyse de rentabilisation de la recharge.
- Taxe sur le carbone
 - L'existence d'une taxe sur le carbone améliore l'analyse de rentabilisation des VZE en augmentant le coût du carburant pour un véhicule à MCI. Au Canada, toutes les provinces ont maintenant des régimes d'établissement du prix du carbone en raison du filet de sécurité fédéral.
- Incitatifs non-financiers
 - Les utilisateurs de VZE, qu'ils soient particuliers ou professionnels, bénéficient également de tarifs préférentiels ou d'un accès aux autoroutes à péage, aux parkings, aux ferries ou à d'autres infrastructures/zones.

4.5 Éducation du public (7 points)

- Sensibilisation et information du public
- Éducation ciblée pour les communautés visées par les mesures d'équité* & communautés indigènes
- Éducation d'entreprises

5. Développement de l'industrie et de la main-d'œuvre (12 points à allouer)

5.1 Développement et formation de la main-d'œuvre (5 points)

- La transition vers les VZE offre de nombreuses possibilités de création d'emplois dans les secteurs de la fabrication, de la vente, et de la réparation et de l'entretien des véhicules. Il est particulièrement important d'accélérer la formation et le recyclage professionnel de mécaniciens pour faire en sorte que les propriétaires de VZE puissent facilement faire entretenir leur véhicule.

5.2 Réutilisation et recyclage des batteries de VE (4 points)

- Les provinces et territoires devraient encourager le développement économique entourant la collecte, la réutilisation et la réaffectation de batteries de VE. Au fur et à mesure que l'adoption des VE progresse, la gestion adéquate de ces déchets est non seulement importante pour l'environnement, mais représente une opportunité unique pour la création d'emplois.

5.3 Autres mesures de développement économique (3 points)

- D'autres mesures de développement économique incluent l'investissement dans la R&D, la production, le développement de ressources en amont, etc.

6. Exemplarité de l'état (6 points à allouer)

6.1 Acquisition gouvernementales (2,5 points)

- Cibles pour des flottes gouvernementales zéro émission
 - Les flottes gouvernementales peuvent catalyser la transition.
- Investissement dans les infrastructures sur les sites gouvernementaux
 - Les gouvernements étant les principaux acheteurs de véhicules et de carburant, l'électrification des flottes gouvernementales donne l'exemple, envoie un signal clair au marché, et stimule l'offre et le développement des services affiliés.

6.2 Éducation du gouvernement et des parlementaires (0,5 points)

- Les élus et le personnel peuvent recevoir de l'information supplémentaire pour prendre des décisions éclairées sur les politiques, les programmes, et les acquisitions concernant les VZE.

6.3 Soutien aux municipalités et travail avec les nations autochtones (3 points)

- Les provinces et territoires ont un rôle unique à jouer pour soutenir les municipalités et les nations autochtones. Ce soutien peut prendre la forme de transferts financiers directs pour les programmes liés aux VZE, d'une clarification de la réglementation pour les modifications du code du bâtiment et d'autres cadres réglementaires, ou d'un soutien indirect en investissant dans la rénovation des immeubles résidentiels à logements multiples, entre autres.