

**ELECTRIC  
MOBILITY  
CANADA**

ACCELERATING ELECTRIC  
TRANSPORTATION



**MOBILITÉ  
ÉLECTRIQUE  
CANADA**

ACCÉLÉRER L'ÉLECTRIFICATION  
DES TRANSPORTS

# Powering Up

Un regard national et infranational sur l'adoption  
des véhicules électriques, les obstacles et les  
répercussions sur le réseau

**Rapport provincial : NOUVEAU-BRUNSWICK**

août 2025



**Dunsky Énergie + Climat**

50 rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 420  
Montréal (QC) H2X 3V4

www.dunsky.com | info@dunsky.com  
+ 1 514 504 9030

**POLITIQUE « SANS CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ »**

Ce rapport a été préparé par Dunsky Énergie + Climat, une société indépendante spécialisée dans la transition vers les énergies propres et soucieuse de la qualité, de l'intégrité et de l'impartialité de ses analyses et conseils. Nos conclusions et recommandations reposent sur les meilleures informations disponibles au moment de réaliser le travail, ainsi que sur le jugement professionnel de nos experts.

**Dunsky se porte fièrement garant de notre travail**

Ce projet a été réalisé avec l'appui financier  
du gouvernement du Canada.

This project was undertaken with the financial support  
of the Government of Canada.



Pour soutenir le mandat de recherche du Groupe consultatif sur la carboneutralité, ce projet a été réalisé avec le soutien financier du gouvernement du Canada. Le financement a été réalisé par le Fonds d'action et de sensibilisation pour le climat du Fonds pour dommages à l'environnement, administré par Environnement et Changement climatique Canada.



# Table des matières

---

<b>1. Contexte .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>1.2 Historique de l'adoption des VZE.....</b>	<b>3</b>
<b>1.3 Contexte en matière de politiques publiques.....</b>	<b>5</b>
<b>1.4 Aperçu du marché des véhicules et de l'habitation .....</b>	<b>7</b>
<b>2. Méthodologie .....</b>	<b>10</b>
<b>2.1 Analyse de scénarios .....</b>	<b>11</b>
<b>2.2 Répercussions de la demande sur le réseau électrique .....</b>	<b>14</b>
<b>3. Résultats .....</b>	<b>16</b>
<b>3.1 Résultats du sondage mené auprès des Canadiens et Canadiennes .....</b>	<b>16</b>
<b>3.2 Résultats concernant l'adoption des VZE .....</b>	<b>19</b>
3.2.1 Scénario de croissance moyenne.....	20
3.2.2 Scénario de croissance forte .....	21
3.2.3 Scénario de croissance faible .....	22
<b>3.3 Résultats concernant l'impact de la demande sur le réseau électrique .....</b>	<b>23</b>
3.3.1 Croissance de la demande liée à la recharge des VZE.....	24
3.3.2 Demande liée à la recharge des VZE lors des journées de pointe .....	25
3.3.3 Gestion de la demande liée à la recharge des VZE .....	26
<b>4. Points clés à retenir .....</b>	<b>28</b>
<b>Annexe .....</b>	<b>1</b>
<b>Entrées et hypothèses principales.....</b>	<b>1</b>
<b>Résultats supplémentaires du sondage mené auprès des Canadiens et des Canadiennes ..</b>	<b>5</b>

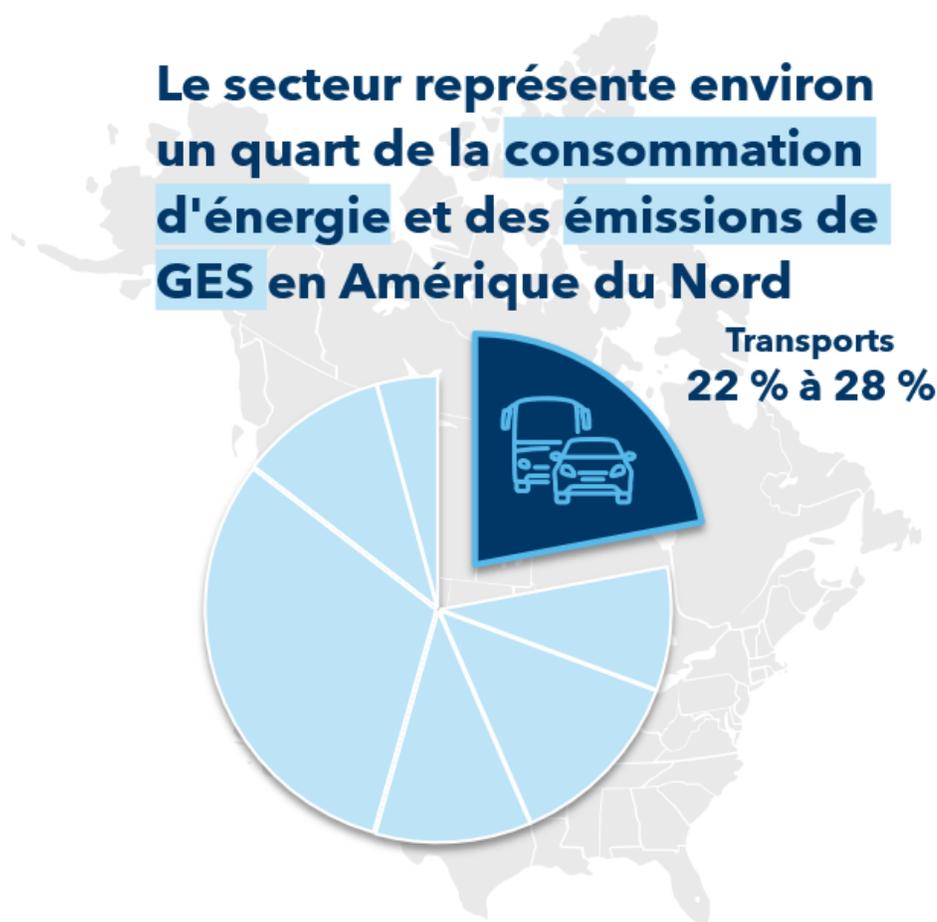


# 1. Contexte

## 1.1 Introduction

*Powering Up* : un regard national et infranational sur l'adoption des véhicules électriques, les obstacles et les répercussions sur le réseau, est une collaboration entre Mobilité électrique Canada et Dunsky Énergie + Climat. Son objectif est de fournir des points de données fiables pour la prise de décisions nationales et infranationales concernant l'électrification des transports. Les véhicules légers (VL) ont été choisis comme thème central en raison de leur impact significatif sur les émissions totales de gaz à effet de serre (GES) liées aux transports au Canada.

**Graphique 1. Contribution des transports aux émissions globales au Canada**



Pour que le Canada puisse atteindre ses objectifs climatiques à court terme (pour 2030 et 2035) et avoir une chance réaliste de décarboner significativement ses transports d'ici 2050, il est essentiel de s'attaquer aux barrières entravant le déploiement des véhicules zéro



émission<sup>1</sup> (VZE). Nos rapports visent donc à identifier des politiques et des interventions pouvant faciliter la transition vers l'électromobilité en examinant les principaux obstacles de près, entre autres en procédant à des évaluations de l'abordabilité pour les consommateurs et les consommatrices adaptées à chaque région, de la rentabilité pour la clientèle et des répercussions sur les réseaux électriques.

Dans ce rapport, nous présentons le contexte en matière de politiques publiques et l'historique des tendances liées à l'adoption des VZE légers, et incluons des prévisions sur l'adoption des VZE entre 2025 et 2040 selon différents scénarios. Nous analysons ensuite les implications de l'adoption projetée au niveau de la demande d'électricité, ainsi que la façon dont les distributeurs d'énergie, décideurs politiques et acteurs privés peuvent soutenir une transition fiable, abordable et prévisible vers les VZE.

---

## La clé est d'effectuer la transition vers un transport électrique de façon fiable, abordable et prévisible.

---

### Principaux avantages de l'adoption des VZE pour les Canadiens :

- **Un air plus pur** grâce à la réduction des émissions alors que le transport passe des combustibles fossiles comme source d'énergie à l'électricité – elle-même de plus en plus verte – et grâce à la réduction des émissions d'échappement, qui améliore la qualité de l'air et contribue à réduire les effets des changements climatiques.
- **Une meilleure abordabilité** grâce à des économies sur le coût total de possession. À travers le Canada, l'électricité coûte beaucoup moins cher que l'essence, ce qui permet de réaliser des économies sur le carburant, auxquelles s'ajoutent des frais d'entretien réduits pour les VZE par rapport aux véhicules à moteur à combustion interne (VMCI).
- **Une atténuation de la pression sur les tarifs d'électricité** grâce à l'« électrification bénéfique » (*beneficial electrification*), qui offre aux distributeurs d'énergie la possibilité d'augmenter leurs revenus, d'investir dans les infrastructures, et de gérer les pointes et les creux de la demande sur l'ensemble de leurs réseaux afin de réduire les coûts à long terme.

---

<sup>1</sup> Comprend les véhicules entièrement électriques ou à batterie (VEB) et les véhicules hybrides rechargeables (VHR).

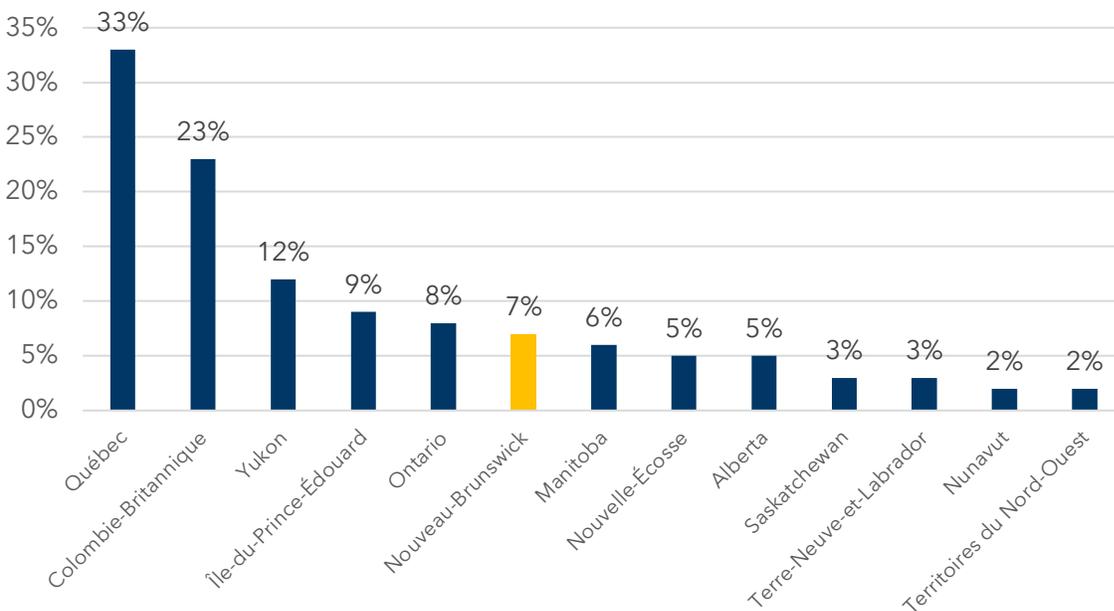


## 1.2 Historique de l'adoption des VZE

Avec son taux d'adoption des VZE<sup>2</sup>, le Nouveau-Brunswick se classe parmi les 6 premières provinces et territoires au Canada, devant d'autres provinces de l'Atlantique comme la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador, mais derrière l'Île-du-Prince-Édouard. Selon S&P Global, alors que les VZE représentaient 15,4 % des ventes de véhicules neufs au Canada en 2024, elles ne représentaient que 7 % au Nouveau-Brunswick, derrière l'Ontario et l'Île-du-Prince-Édouard.

### Graphique 2. Part des VZE dans les ventes de véhicules neufs en 2024, par province et territoire<sup>3</sup>

▣ Les VZE représentaient 7 % des ventes de véhicules neufs en 2024.



**L'adoption des VZE au Nouveau-Brunswick est en avance sur celle des autres provinces de l'Atlantique, à l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard.**

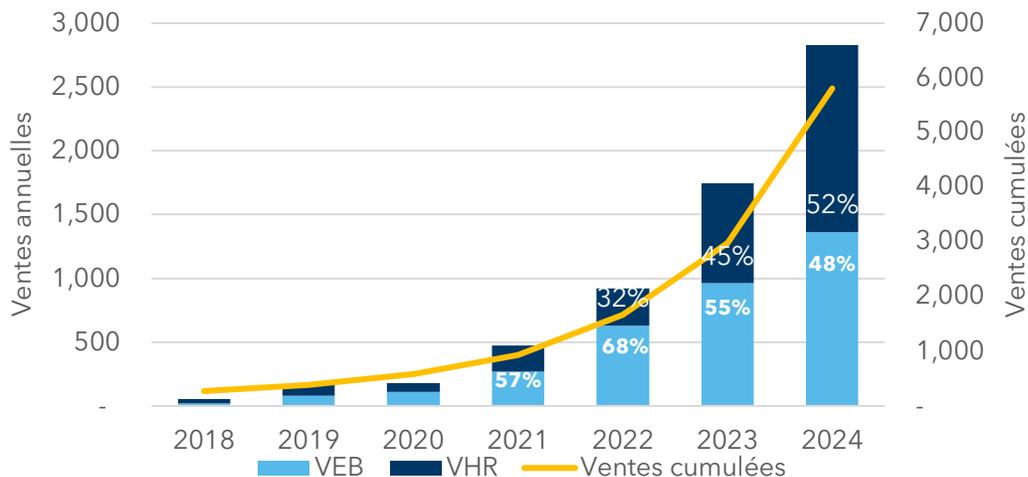
<sup>2</sup> Comprend les véhicules entièrement électriques ou à batterie (VEB) et les véhicules hybrides rechargeables (VHR).

<sup>3</sup> S&P Global. T3 2024. [Automotive Insights: Q4 2024 Canadian ZEV Information and Analysis](#).



### Graphique 3. Historiques des ventes de VZE, Nouveau-Brunswick

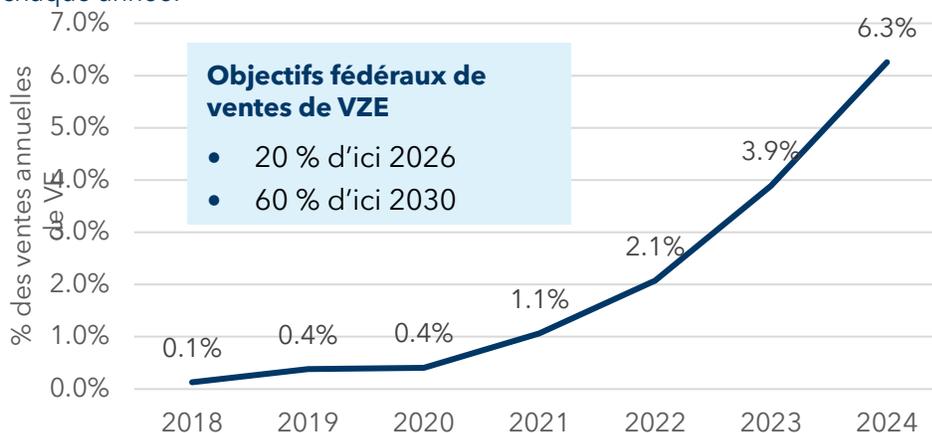
Plus de 5 800 VZE ont été vendus dans la province en 2024.<sup>4</sup>



Au Nouveau-Brunswick, l'adoption des VZE augmente lentement mais sûrement depuis 2018. Les ventes de véhicules électriques à batterie (VEB) en pourcentage des ventes globales de VZE sont passées de 39 % en 2018 à 68 % en 2022.

### Graphique 4. Historique du % des ventes de VZE, Nouveau-Brunswick<sup>5</sup>

Depuis 2018, la part de marché des VZE augmente d'une année à l'autre de 102 % en moyenne chaque année.



<sup>4</sup> Parmi les sources : Statistique Canada. [Immatriculations des véhicules automobiles neufs, trimestrielle, par niveau géographique](#). Consulté en janvier 2025, et Statistique Canada. [Immatriculations de véhicules, par type de véhicule et type de carburant](#). Consulté en janvier 2025.

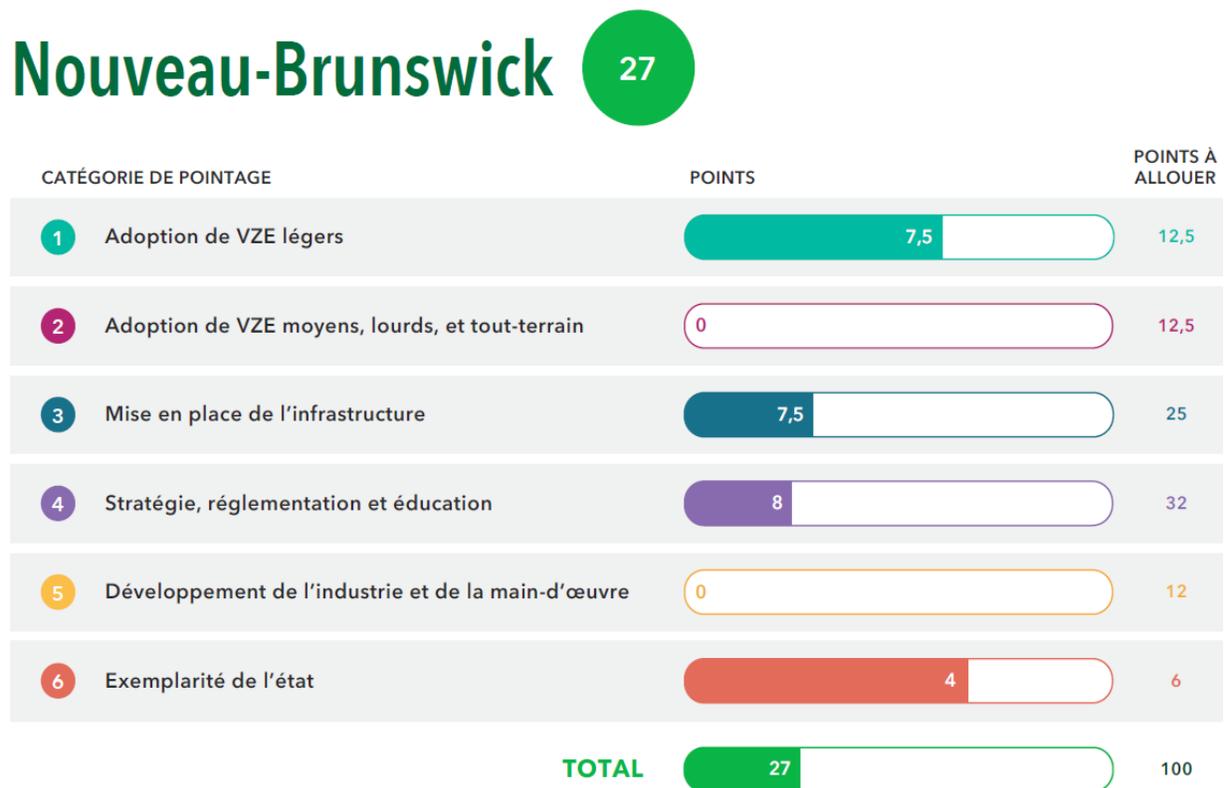
<sup>5</sup> Le pourcentage des ventes annuelles de VZE est calculé à partir des données sur les ventes de voitures et de camions légers neufs de Ressources naturelles Canada. [Base de données complète sur la consommation d'énergie : Secteur des transports](#). À noter que les ventes de véhicules neufs de 2023 et 2024 ne sont pas disponibles, et que des prévisions de ventes sont plutôt utilisées pour les calculs de ces années. L'utilisation de méthodologies ou de sources différentes pour calculer les ventes de véhicules légers neufs de 2023 et 2024 peut mener à des pourcentages de ventes annuelles de VE différents pour ces années.



## 1.3 Contexte en matière de politiques publiques

En 2022, Dunsky a élaboré un Tableau de bord provincial et territorial sur les véhicules zéro émission pour Mobilité électrique Canada. À l'époque, le Nouveau-Brunswick avait déployé un réseau provincial de bornes de recharge rapide à courant continu (BRCC) et de niveau 2, un incitatif à l'achat, et un incitatif pour la recharge résidentielle. Son pointage se situait juste en dessous de la moyenne canadienne de 29 points. Avec 27 points, le Nouveau-Brunswick, le plaçant dans la catégorie « Prend de l'élan ». <sup>6</sup>

**Graphique 5. Tableau de bord VZE du Nouveau-Brunswick, 2021-22**



Dans ce tableau de bord, nous avons également souligné plusieurs occasions clés permettant au Nouveau-Brunswick d'améliorer ses performances, et ainsi d'encourager l'adoption des VZE dans les années à venir, comme l'illustre le tableau ci-dessous. Parmi les principales évolutions depuis cette analyse, Énergie Nouveau-Brunswick a continué de progresser dans le déploiement de bornes de recharge et la diffusion d'incitatifs dans la province.

<sup>6</sup> Mobilité électrique Canada. 2021-22. [Tableau de bord des véhicules zéro émission des provinces et territoires.](#)



**Tableau 1. Occasions d'amélioration et de mise à jour des politiques et des programmes liés aux VZE depuis 2022, Nouveau-Brunswick**

Occasions soulignées dans le tableau de bord VZE (2022) 7	Progrès ou mises à jour majeurs en 2023-2024
<p>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.</p>	<p>En 2023, le Nouveau-Brunswick s'est fixé des objectifs plus ambitieux : 6 % des ventes de véhicules légers seront électriques d'ici 2025, et 50 % d'ici 2030.<sup>8</sup></p>
<p>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.</p>	<p>n.d.</p>
<p>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.</p>	<p>La Ville de Fredericton a <u>commencé à étudier</u> les exigences relatives aux bâtiments adaptés aux VZE (ZEV-ready). Cependant, aucune confirmation n'a été reçue du provincial concernant ces exigences.</p>

De plus, en novembre 2024, le Gouvernement du Nouveau-Brunswick a présenté ses priorités gouvernementales, notamment son intention de veiller à ce que l'ensemble du parc de véhicules du gouvernement, y compris les autobus scolaires, soit entièrement électrique d'ici 2035.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Mobilité électrique Canada. 2021-22. [Tableau de bord des véhicules zéro émission des provinces et territoires.](#)

<sup>8</sup> Gouvernement du Nouveau-Brunswick. 2023. [Notre voie vers la décarbonisation et la résilience aux changements climatiques.](#)

<sup>9</sup> Gouvernement du Nouveau-Brunswick. 19 novembre 2024. [Le discours du Trône décrit les changements liés aux soins de santé, au coût de la vie et à l'éducation](#)

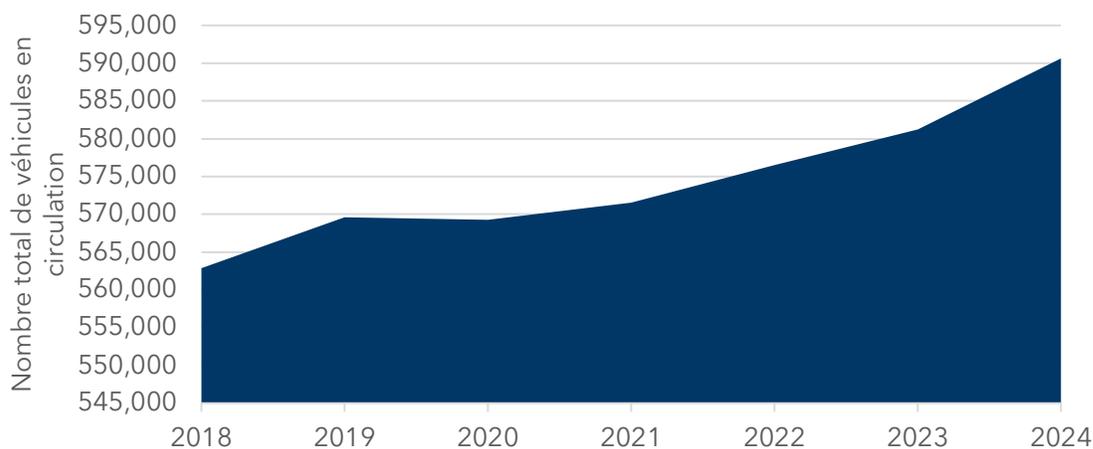


## 1.4 Aperçu du marché des véhicules et de l'habitation

Après avoir stagné en 2020-2021 en raison de la pandémie de COVID-19, les ventes de véhicules au Nouveau-Brunswick connaissent depuis une tendance à la hausse, atteignant plus de 590 000 VL sur la route en 2024. Cette croissance du marché influe non seulement sur les potentielles ventes totales de VZE, mais aussi sur l'impact cumulatif qu'un nombre croissant de véhicules électriques exerce sur le réseau.

### Graphique 6. Historique du parc de véhicules légers en circulation, Nouveau-Brunswick<sup>10</sup>

Le marché automobile du Nouveau-Brunswick poursuit sa croissance, atteignant un parc de plus de 590 000 véhicules en circulation en 2024.



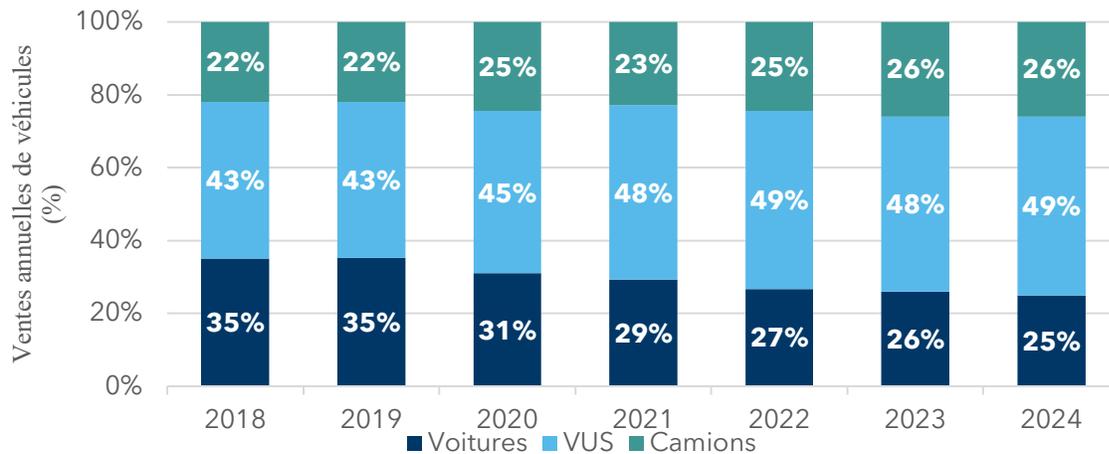
### Graphique 7. Historique de la composition du segment des véhicules légers, Nouveau-Brunswick<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Ressources naturelles Canada. [Base de données nationale sur la consommation d'énergie : Secteur des transports, Nouveau-Brunswick](#). Consulté en décembre 2024. En supposant que la propriété de véhicules reste constante et que le nombre de véhicules sur la route concorde avec les projections démographiques du scénario M1 de Statistique Canada. [Population projetée, selon le scénario de projection](#). Consulté en juin 2024.

<sup>11</sup> Ibid.



Le segment se compose actuellement de 49 % de VUS, de 25 % de voitures, et de 26 % restants de camionnettes.



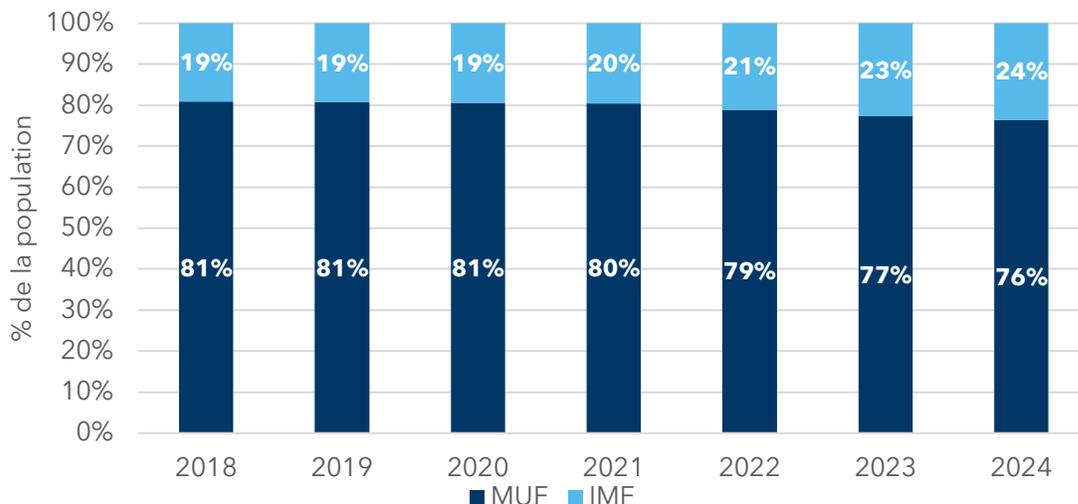
Le marché des VL du Nouveau-Brunswick tend vers de plus gros véhicules (VUS, camions). Il est essentiel de prendre en compte la composition du segment des véhicules lors de leur transition vers l'électrification. En effet, les plus gros véhicules sont plus lourds, et ont donc tendance à être moins écoénergétiques, nécessitant alors plus d'énergie de recharge pour parcourir la même distance. Cette tendance vers de plus gros véhicules, comme on l'observe au Nouveau-Brunswick, implique une augmentation des besoins en énergie pour recharger l'ensemble des véhicules en circulation au fur et à mesure que l'électrification progresse.

**Graphique 8. Historique du pourcentage de la population provinciale vivant dans des maisons unifamiliales par rapport aux logements multifamiliaux, Nouveau-Brunswick<sup>12</sup>**

La plupart des Néo-Brunswickois et Néo-Brunswickoises vivent dans des MUF, mais la proportion de personnes qui habitent des IMF augmente au fil du temps.

<sup>12</sup> Selon les projections démographiques du scénario M1 de Statistique Canada (24 juin 2024. [Population projetée, selon le scénario de projection](#)) et les données du marché de l'habitation de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (25 juin 2023. [Données sur le marché de l'habitation](#)).





La plupart des Néo-Brunswickois et Néo-Brunswickoises (76 % en 2024) vivent dans des maisons unifamiliales. Cependant, cette proportion accuse une tendance à la baisse depuis plusieurs années, et de plus en plus de Néo-Brunswickois et Néo-Brunswickoises vivent dans des logements multifamiliaux<sup>13</sup>. Par contre, il convient de noter que cette croissance de la proportion des logements multifamiliaux est relativement faible, et nous ne nous attendons pas à ce que les maisons unifamiliales deviennent minoritaires au cours de cette étude.

En effet, les obstacles à la recharge résidentielle sont généralement bien moins importants pour les résidents de maisons unifamiliales que pour ceux des logements multifamiliaux. Les résidents de maisons unifamiliales ont souvent plus de contrôle sur leur espace de stationnement et peuvent donc installer une borne de recharge plus facilement, et à moindre coût. Les provinces et les municipalités qui s'engagent à soutenir l'adoption des VZE doivent soit faciliter la recharge résidentielle dans les immeubles multifamiliaux au moyen de politiques favorables, comme des exigences de compatibilité avec les VZE (*ZEV-ready*), soit fournir un accès équivalent à la recharge dans les lieux publics, ce qui est nettement plus coûteux.

<sup>13</sup> Nous utilisons les définitions des types de logements de Statistique Canada comme suit : les logements multifamiliaux comprennent les « appartements dans un immeuble de cinq étages ou plus », les « appartements dans un immeuble de moins de cinq étages » et les « maisons en rangée »; tandis que les maisons unifamiliales comprennent les « maisons jumelées », « maisons individuelles non attenantes », « appartements ou plains pieds dans un duplex » et « autres ».



## 2. Méthodologie

Pour créer une prévision de la demande liée à la recharge des VZE au Nouveau-Brunswick, nous avons d'abord exploité les résultats de notre **Modèle d'adoption des véhicules électriques (EVA<sup>mc</sup>)** pour produire une prévision de l'adoption des VZE légers fondée sur une analyse du marché que nous produisons pour chaque collectivité publique.

**Graphique 9. Aperçu du modèle EVA<sup>mc</sup>**

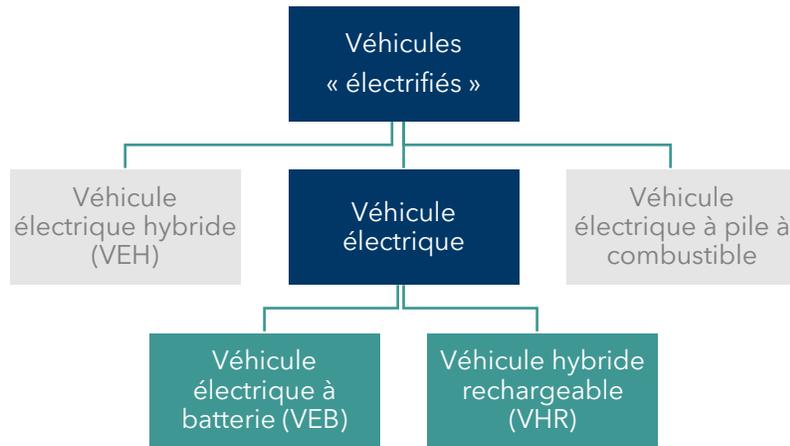
Technique	Économique	Contraintes	Marché
<p><b>Évaluer le potentiel théorique maximal de déploiement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Taille et composition du marché par catégorie de véhicules (p. ex. voitures, VUS, camionnettes, VML)</li> <li>Disponibilité prévue des modèles de VEB et de VHR dans chaque catégorie de véhicules</li> </ul>	<p><b>Calculer le potentiel économique sans contrainte d'adoption</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Coût d'achat incrémentiel prévu des VHR/VEB par rapport aux VMCI</li> <li>Coût total de possession (CTP) basé sur les coûts d'exploitation et de carburant</li> </ul>	<p><b>Prendre en compte les obstacles et contraintes propres à chaque collectivité publique, qui varient selon la catégorie de véhicule, entre autres :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Angoisse de l'autonomie ou exigences d'autonomie</li> <li>Couverture, capacité et vitesse de la recharge publique</li> <li>Accès à la recharge résidentielle</li> </ul>	<p><b>Intégrer la dynamique du marché et les contraintes non quantifiables du marché</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation de la théorie de la diffusion de l'innovation pour déterminer le taux d'adoption</li> <li>Concurrence sur le marché entre les différents types de véhicules (VHR vs VEB)</li> </ul>

Notre analyse des VZE comprend les types de véhicules suivants :

- **Véhicules électriques à batterie (VEB)** - véhicules « purement » électriques, ils sont équipés uniquement d'un groupe motopropulseur électrique et doivent être branchés à une source d'alimentation pour se recharger (p. ex. Tesla Model 3, Volkswagen ID.4, Hyundai Kona Electric)
- **Véhicules hybrides rechargeables (VHR)** - véhicules branchables, ils peuvent être rechargés et fonctionner en mode électrique sur de courtes distances (p. ex. 30 à 80 km), mais sont aussi munis d'un groupe motopropulseur à combustion interne pour les plus longs trajets. (p. ex. Mitsubishi Outlander PHEV, Toyota Prius Prime, Ford Escape PHEV).



## Graphique 10. Types de véhicules concernés



Les types de véhicules suivants sont **exclus** de l'analyse :

- Les véhicules hybrides qui ne peuvent pas être branchés sont considérés comme des VMCI
- Les véhicules électriques à pile à combustible, comme les véhicules à hydrogène, dont le marché est considéré comme minime pendant la période étudiée.

## 2.1 Analyse de scénarios

Le taux d'adoption des véhicules électriques a été évalué selon trois scénarios qui diffèrent par les interventions en matière de politiques et de programmes susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'adoption des VZE. Ces scénarios s'appuient sur les principaux leviers suivants :

- 1. Accès à la recharge publique** : les infrastructures existantes déployées jusqu'à maintenant ont stimulé le marché des VZE, mais d'importants investissements sont nécessaires pour apaiser l'angoisse liée à l'autonomie des véhicules.
- 2. Accès à la recharge résidentielle** : comme la recharge de VZE devrait principalement avoir lieu à domicile, le manque d'accès à la recharge résidentielle chez certains segments de la population pourrait limiter leur capacité à adopter les VZE.
- 3. Incitatifs à l'achat de véhicules** : à court terme, les rabais gouvernementaux peuvent aider à combler l'écart de parité des coûts avec les VMCI en attendant que les coûts d'achat initiaux des VZE diminuent avec le temps.
- 4. Norme fédérale sur la disponibilité des VZE** : en vertu de la norme actuelle sur la disponibilité des VZE, les constructeurs et importateurs automobiles doivent atteindre un objectif de ventes de 100 % de VZE d'ici à 2035. Nos analyses de scénarios varient selon la présence ou non de cette norme et l'année de sa mise en vigueur, dans le but d'illustrer son impact potentiel sur l'adoption des VZE.
- 5. Mandat VZE provincial** : malgré les cibles fédérales, les provinces n'ayant pas adopté leurs propres exigences de ventes de VZE devront potentiellement composer avec la disponibilité limitée des véhicules au cours des prochaines années, alors que les



constructeurs et importateurs concentrent leur offre dans les régions où la demande ou les exigences de ventes de VZE sont les plus élevées.

Outre les interventions modélisées en matière de politiques et de programmes, les prévisions d'adoption des VZE demeurent sensibles aux incertitudes entourant des éléments clés du marché et de la technologie, tels que les tarifs d'électricité, les prix du carburant, le coût des batteries, les ventes totales de véhicules et la disponibilité des modèles de VZE.

Notre scénario de croissance faible suppose un soutien limité à l'adoption des VZE, et, dans certains cas, l'élimination de politiques de soutien existantes. Le scénario de croissance moyenne implique un certain soutien pour favoriser l'adoption des VZE, et s'aligne généralement sur les engagements et les politiques actuels. Enfin, le scénario de croissance forte trace une trajectoire ambitieuse en matière de politiques pour atteindre l'objectif fédéral de ventes de VZE. Les paramètres propres à chaque scénario sont présentés dans le **Error! Not a valid bookmark self-reference.**

**Tableau 2. Hypothèses des scénarios pour l'adoption des VZE**

Paramètre	Croissance faible	Croissance moyenne	Croissance forte
<b>Infrastructures de recharge publique<sup>14</sup></b>	Limitées 1 000 connecteurs d'ici 2030 4 900 connecteurs d'ici 2040	Modérées 2 000 connecteurs d'ici 2030 12 000 connecteurs d'ici 2040	Importantes 4 000 connecteurs d'ici 2030 16 000 connecteurs d'ici 2040
<b>Accès à la recharge résidentielle<sup>15</sup></b>	Limité 89 % des maisons unifamiliales sont adaptées aux VZE, 15 % des logements multifamiliaux le sont d'ici 2040	Modéré 89 % des maisons unifamiliales sont adaptées aux VZE, 35 % des logements multifamiliaux le sont d'ici 2040	Important 89 % des maisons unifamiliales sont adaptées aux VZE, 55 % des logements multifamiliaux le sont d'ici 2040

<sup>14</sup> Les entrées concernant les infrastructures de recharge dans le scénario de Croissance forte correspondent à l'estimation des besoins de recharge développés dans le rapport de Dunskey de 2024, [Infrastructure de recharge pour les véhicules électriques au Canada](#). Dans les scénarios de Croissance moyenne et faible, les entrées pour la recharge sont plus basses pour s'aligner sur des taux d'adoption plus faibles, et pour refléter le manque de disponibilité de la recharge qui contribue à limiter l'adoption des VZE dans ces scénarios. À noter que ces entrées ne sont pas le résultat d'une évaluation détaillée des besoins de recharge, mais proviennent plutôt d'estimations de haut niveau basées sur l'analyse de Dunskey de 2024, qui reflète des scénarios d'adoption alternatifs.

<sup>15</sup> Les hypothèses concernant l'accès à la recharge résidentielle sont fondées sur la méthodologie utilisée dans le rapport Dunskey de 2024, [Infrastructure de recharge pour les véhicules électriques au Canada](#).



<b>Incentifs à l'achat de véhicules</b>	<b>Incentifs actuels</b> Fédéral : jusqu'à 5 000 \$ Provincial : jusqu'à 5 000 \$ (Réduction + élimination graduelle des deux incitatifs d'ici 2025)	<b>Incentifs actuels, prolongés</b> Fédéral: jusqu'à 5 000 \$ (Réduction + élimination graduelle d'ici 2030) Provincial: jusqu'à 5 000 \$ (Réduction + élimination graduelle d'ici 2025)	<b>Incentifs améliorés</b> Fédéral: jusqu'à 5 000 \$ Provincial: jusqu'à 5 000 \$ (Réduction + élimination graduelle des deux incitatifs d'ici 2035)
<b>Norme fédérale sur la disponibilité des VZE</b>	Aucune	100 % d'ici 2040 Objectifs intermédiaires fédéraux prolongés	100 % d'ici 2035 Conformément aux objectifs intermédiaires fédéraux
<b>Mandat VZE provincial</b>	Aucune	Aucune	100 % d'ici 2035

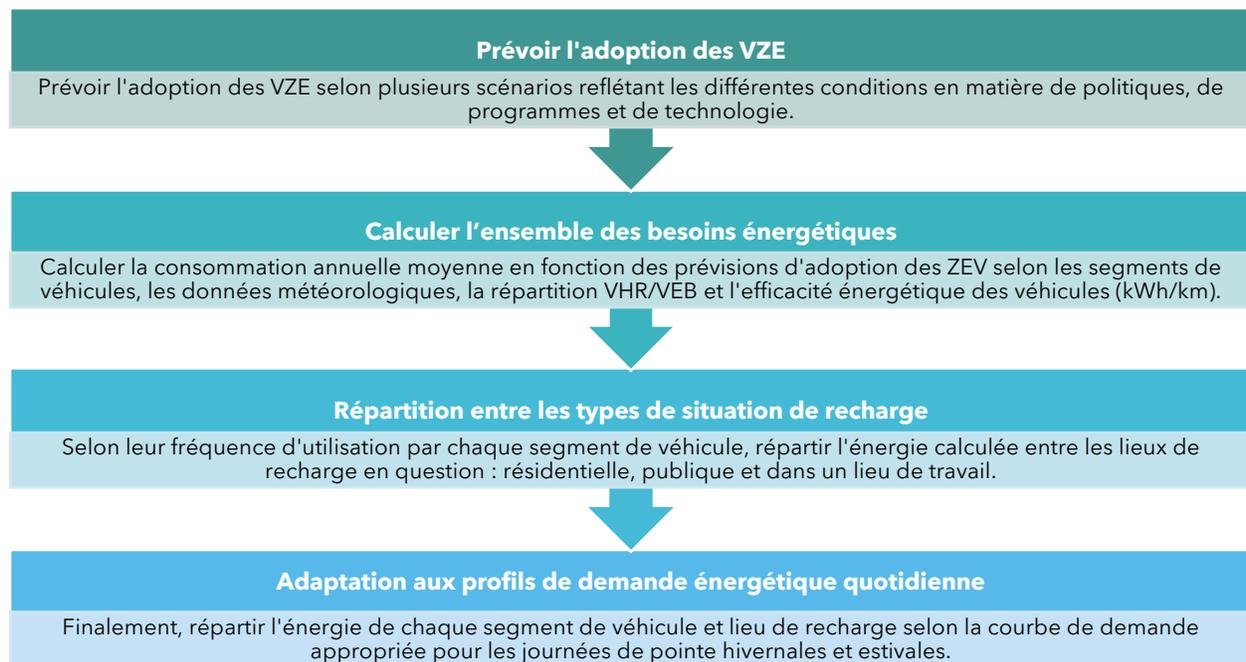
Dans un souci de simplicité, nous faisons référence à des niveaux spécifiques d'incitatif à l'achat de véhicules, mais ce qui importe pour notre modélisation est le prix d'un VZE par rapport à celui d'un VMCI. On peut obtenir le même effet avec un rabais de 5 000 \$ pour les VZE, une pénalité de 5 000 \$ sur les VMCI, ou une combinaison sans incidence sur les recettes, comme un système de redevance-remise. Cette approche deviendrait particulièrement importante pour le scénario de croissance forte afin de maintenir les incitatifs pour VZE jusqu'aux années 2030 sans encourir de coûts élevés.



## 2.2 Répercussions de la demande sur le réseau électrique

Cette étude suit un processus en quatre étapes pour évaluer le potentiel d'adoption des VZE ainsi que leur incidence sur le réseau électrique du Nouveau-Brunswick résultant de la demande accrue d'électricité liée à leur recharge. Les prévisions d'adoption des VZE du modèle EVA<sup>mc</sup> sont utilisées pour calculer les répercussions potentielles de la demande sur le réseau, selon des comportements réalistes de recharge. Le **Error! Reference source not found.** illustre les quatre étapes utilisées pour déterminer la demande de pointe liée à la recharge des VZE.

### Graphique 11. Processus de modélisation de l'adoption des VZE et des répercussions de la demande sur le réseau électrique



Afin de déterminer les répercussions de l'adoption des VZE sur le réseau électrique, nous avons utilisé des profils diversifiés de distribution de la recharge sur 24 heures, établis à partir de la documentation<sup>16</sup> concernant chaque segment de véhicule et chaque lieu de recharge, ainsi que les résultats du modèle EVA<sup>mc</sup> de Dunsky, avec des ajustements régionaux en fonction de la consommation des véhicules au Nouveau-Brunswick (c.-à-d. pour la température et la proportion des types de véhicules). Les courbes de demande énergétique

<sup>16</sup> Les profils de distribution de la recharge ont été développés en exploitant des ensembles de données provenant d'un éventail de programmes pilotes dirigés par des gouvernements et services publics, notamment par la California Energy Commission ([April 29, 2019. California Investor-Owned Utility Electricity Load Shapes.](#)); ISO New England ([2020 Transportation Electrification Forecast.](#)); et Rocky Mountain Institute. ([2019. DCFC Rate Design Study.](#))



obtenues représentent le comportement de recharge moyen des différents segments de VZE sur la route pendant les journées de pointe estivales et hivernales.<sup>17</sup>

Ensuite, ces courbes sont multipliées par le nombre prévu de VZE en circulation pour chaque année étudiée. Les résultats de cette des répercussions de la demande montrent l'incidence hypothétique quotidienne de la demande pour les jours de pointe. Les courbes tiennent compte de tous les types de situation de recharge : recharge résidentielle, sur un lieu de travail, et publique.

Les types de situations de recharge font référence à l'endroit où la recharge a lieu, ce qui a un impact sur le niveau de puissance, le moment de la journée et la flexibilité de la demande liée à la recharge. Chaque VZE tire des portions de son énergie de recharge totale dans différents types de situations. Par exemple : en général, un véhicule personnel se recharge la plupart du temps à domicile, mais il se recharge aussi sur une borne publique à l'occasion, lorsque le conducteur ou la conductrice fait ses courses ou se trouve à son lieu de travail. La répartition entre ces différents types de situation de recharge varie selon l'utilisation du véhicule. Nos hypothèses concernant la répartition de la recharge quotidienne pour chaque type de situation de recharge et segment de véhicule sont présentées dans le **Error!**

**Reference source not found..**

**Tableau 3. Répartition de la recharge quotidienne pour chaque type de situation de recharge et segment de véhicule**

Type de situation de recharge	Particulier	Commercial
Résidentielle/Dépôt <sup>18</sup>	80 %	100 %
Lieu de travail	10 %	n.d.
Publique	10 %	n.d.

<sup>17</sup> Désigne le jour ayant connu la demande d'électricité est la plus élevée en une seule heure, pour une année et une saison données.

<sup>18</sup> Désigne l'endroit où la majorité des véhicules sont stationnés pendant la nuit. Recharge « résidentielle » pour les véhicules personnels; en « dépôt » pour les véhicules commerciaux.



## 3. Résultats

Parmi les principaux résultats présentés dans cette section :

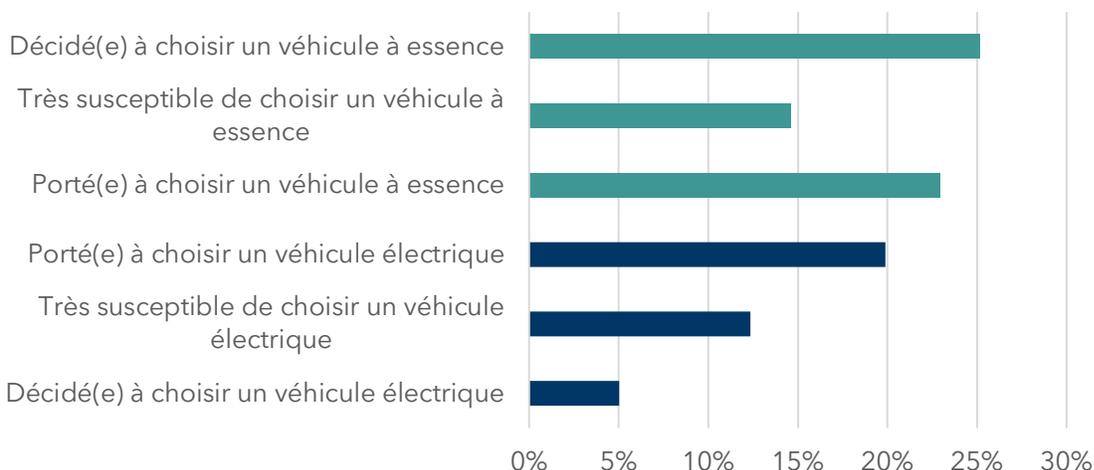
1. À long terme, l'adoption des VZE au Nouveau-Brunswick devrait approcher 100 % des nouvelles ventes, ce qui représenterait 48 % de l'ensemble des véhicules en circulation d'ici 2040, même dans un scénario de faible croissance.
2. Le recours à des programmes et des technologies de recharge bien gérés permettrait potentiellement de réduire la demande de pointe hivernale liée à la recharge des VZE de 1 200 MW (16 %) dans un scénario de croissance moyenne
3. Sans programmes et politiques efficaces en place pendant les prochaines années, l'électrification connaîtra un ralentissement au Nouveau-Brunswick, et les Néo-Brunswickois et Néo-Brunswickoises passeront à côté de plusieurs avantages, tant en matière d'amélioration de la qualité de l'air que d'économies financières résultant de la réduction des coûts de carburant et d'entretien.

### 3.1 Résultats du sondage mené auprès des Canadiens et Canadiennes

Dans le cadre du projet *Powering Up*, Mobilité électrique Canada a mené un sondage auprès de plus de 6 000 Canadiens et Canadiennes, dont 431 répondants au Nouveau-Brunswick. Une partie de ce sondage visait à confirmer, mettre à jour, ou développer de nouvelles hypothèses à utiliser dans le modèle EVA<sup>mc</sup> pour prévoir l'adoption des VZE au Canada avec la plus grande précision possible. Cette section résume certains de ces principaux résultats.

#### Graphique 12. Si vous deviez acheter un nouveau véhicule, lequel choisiriez-vous? Nouveau-Brunswick seulement

▶ **Environ 3 Néo-Brunswickois et Néo-Brunswickoises sur 8 (37 %) prévoient acheter un VZE comme prochain véhicule.** Cette préférence est plus élevée chez les résidents en milieux urbains (49 %) et les personnes âgées de 30 à 44 ans (51 %) au Canada.

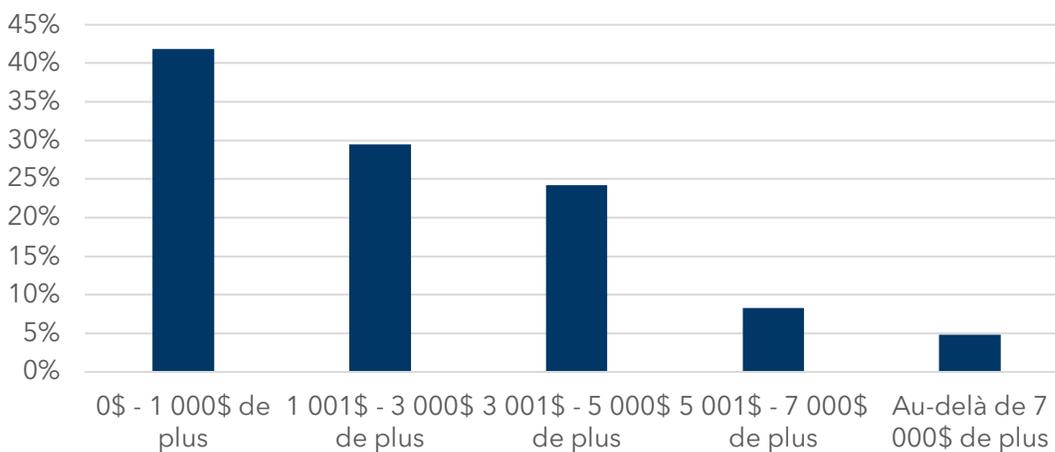




Bien que les Néo-Brunswickois et Néo-Brunswickoises soient prêts à payer plus cher pour un VZE que pour un VMCI (voir le Graphique 13), le modèle EVA<sup>mc</sup> suppose que les coûts initiaux comparativement plus élevés constitueront un obstacle pour la majorité des acheteurs potentiels de VZE, jusqu'à ce que les prix des VZE atteignent la parité avec ceux des VMCI dans la plupart des segments.

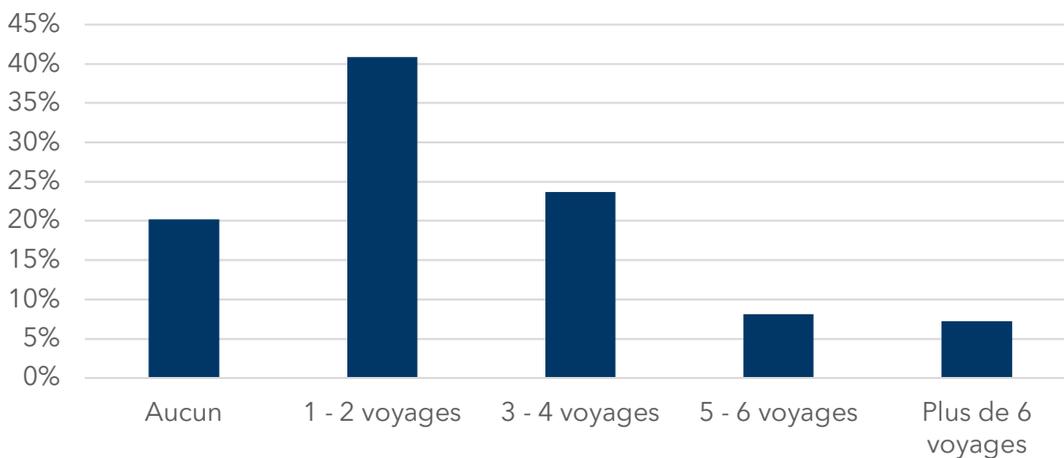
### Graphique 13. Lorsque vous comparez le coût initial d'un véhicule électrique à celui d'un véhicule à essence traditionnel, quel montant supplémentaire vous semblerait acceptable aujourd'hui? Nouveau-Brunswick seulement

▶ 62% des Néo-Brunswickois et Néo-Brunswickoises seraient prêts à payer plus cher pour un VZE par rapport à un VMCI.



### Graphique 14. Combien de voyages longue distance (500 km ou plus) faites-vous par année? Nouveau-Brunswick seulement

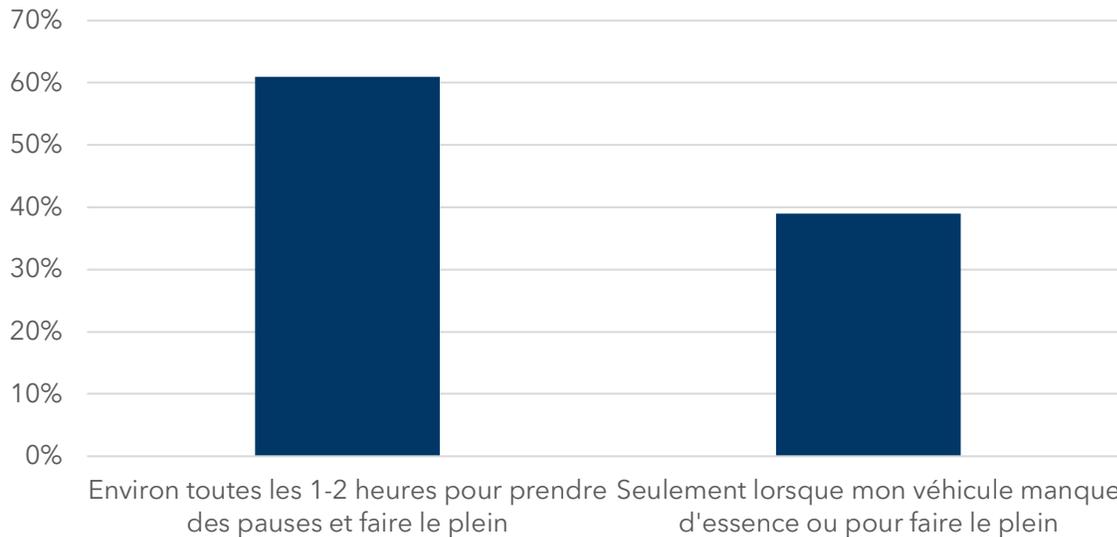
▶ Plus de 40 % des Néo-Brunswickois et Néo-Brunswickoises font de 1 à 2 voyages longue distance chaque année.





## Graphique 15. À quelle fréquence faites-vous habituellement des arrêts lors de vos longs trajets (500 km ou plus)? Nouveau-Brunswick seulement

▶ Lors de longs trajets, 61 % des Néo-Brunswickois et Néo-Brunswickoises s'arrêtent plus souvent que pour seul le plein d'essence, suggérant que l'autonomie des VZE n'est pas une contrainte ou un inconvénient majeur aux déplacements longue distance, tant que la recharge publique disponible est suffisante.



Près de la moitié des Néo-Brunswickois et Néo-Brunswickoises (48 %) parcourent moins de 30 km pour se rendre au travail (60 km aller-retour). Cela signifie que peu de gens ont besoin de recharger leur véhicule pendant la journée, ou que ces personnes ne parcourent pas une distance quotidienne suffisante pour que l'autonomie constitue un frein à l'utilisation d'un VZE.

Malgré les progrès réalisés en matière de taille des batteries et d'accès à la recharge publique, certaines préoccupations persistent quant à l'autonomie, ou l'« angoisse de l'autonomie », rendant les acheteurs potentiels plus réticents à adopter un VZE. Une meilleure sensibilisation du public et une exposition accrue aux VZE et à leurs solutions de recharge pourraient contribuer à réduire ces appréhensions.

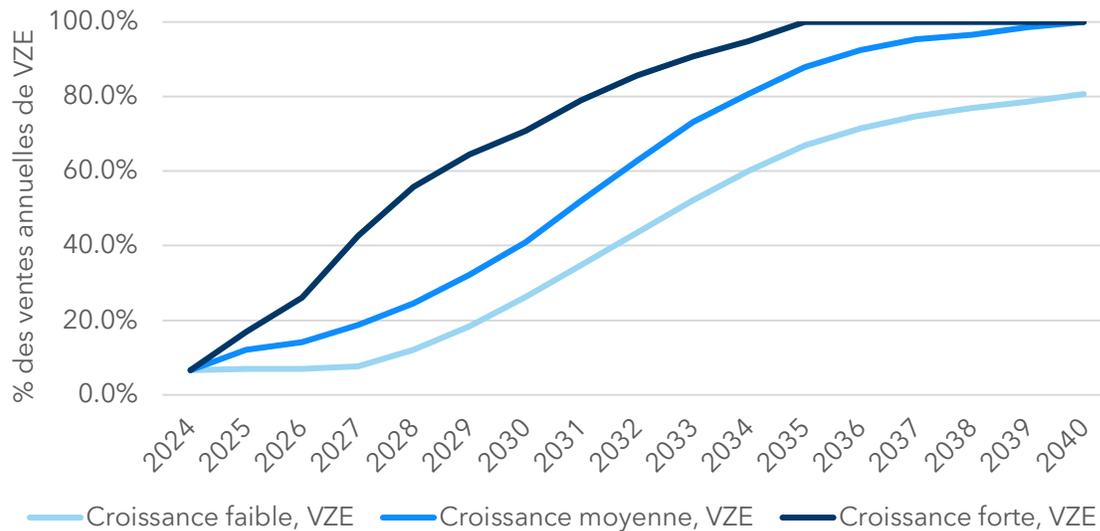
Le sondage incluait aussi des questions concernant les connaissances des Canadiens et des Canadiennes au sujet des VZE. Ces dernières peuvent révéler certaines idées fausses susceptibles de freiner leur adoption. Par exemple, la majorité des Néo-Brunswickois et des Néo-Brunswickoises ignorent quelle est l'autonomie moyenne des nouveaux VZE, et seulement 30% d'entre eux savent qu'elle se situe entre 400 et 500 kilomètres. De plus, seulement 42% des Néo-Brunswickois et des Néo-Brunswickoises connaissent l'existence des rabais offerts par le gouvernement fédéral pour les VZE. Un échantillon des autres questions posées dans cette section consacrée aux connaissances se trouve à l'Annexe « Résultats supplémentaires du sondage mené auprès des Canadiens et des Canadiennes ».



## 3.2 Résultats concernant l'adoption des VZE

Les politiques et les programmes qui soutiennent l'adoption des VZE au Nouveau-Brunswick seront d'importants moteurs de croissance au cours des dix prochaines années.

**Graphique 16. % des ventes annuelles de VZE par scénario, Nouveau-Brunswick**



La rapidité avec laquelle le Nouveau-Brunswick complétera sa transition vers les véhicules électriques dépendra notamment de la disponibilité des bornes de recharge, des incitatifs à l'achat et de l'adoption rapide d'une norme VZE. Si ces facteurs sont en place, ils diminueront les principaux obstacles à l'adoption, entre autres en assurant l'ample disponibilité de la recharge au besoin, en favorisant la parité des prix entre VZE et VMCI, et en garantissant un approvisionnement local adéquat.

**Dans les prochaines années, les responsables des politiques auront une chance unique de lancer le Canada sur la voie vers l'électrification des véhicules, permettant aux Canadiens et aux Canadiennes de profiter des avantages financiers et environnementaux au cours des décennies à venir.**

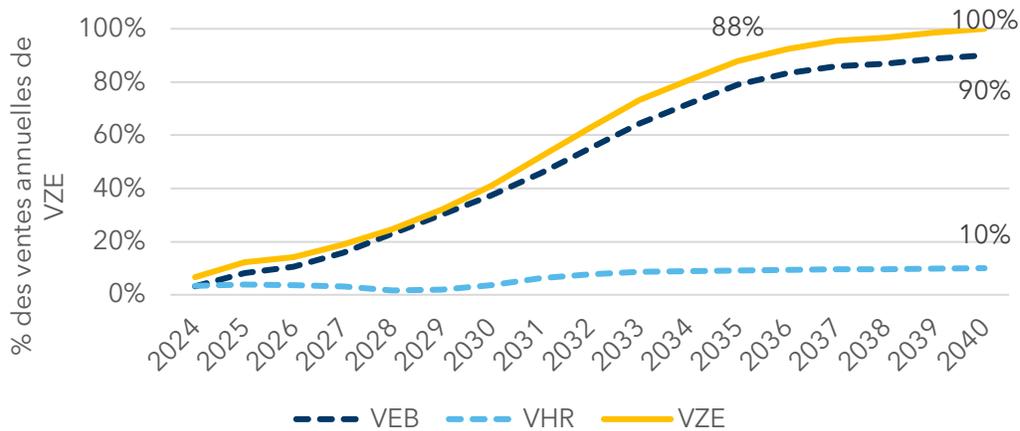


### 3.2.1 Scénario de croissance moyenne

Bien que le scénario de croissance moyenne prévoie un report de la date d'entrée en vigueur de la norme VZE fédérale, le taux d'adoption des VZE devrait malgré tout atteindre 87 % des nouvelles ventes d'ici la date cible actuelle de 2035.

#### Graphique 17. % des ventes annuelles de VZE par groupe motopropulseur, croissance moyenne, Nouveau-Brunswick

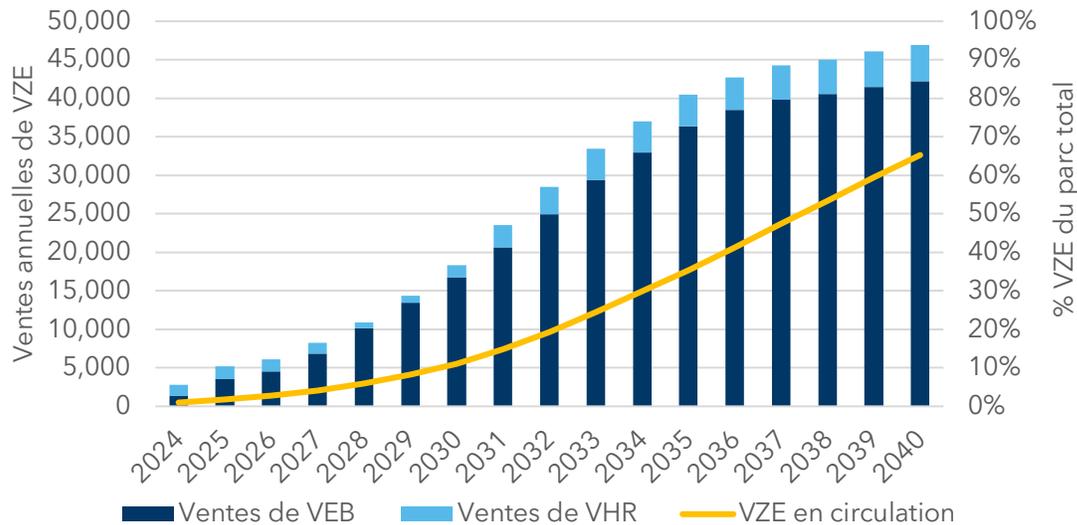
Le Nouveau-Brunswick connaîtra une croissance importante de l'adoption des VZE, atteignant 100 % d'ici 2040.



Avec l'amélioration de l'accès à la recharge publique et résidentielle prévue dans ce scénario, qui réduit les obstacles à l'adoption des VEB, les VEB surpassent les VHR grâce à leur coût total de possession plus bas.

#### Graphique 18. Ventes annuelles de VZE par groupe motopropulseur et parc total de VZE, croissance moyenne, Nouveau-Brunswick

D'ici 2040, plus de 445 000 des 680,000 (65 %) VL en circulation devraient être des VZE.



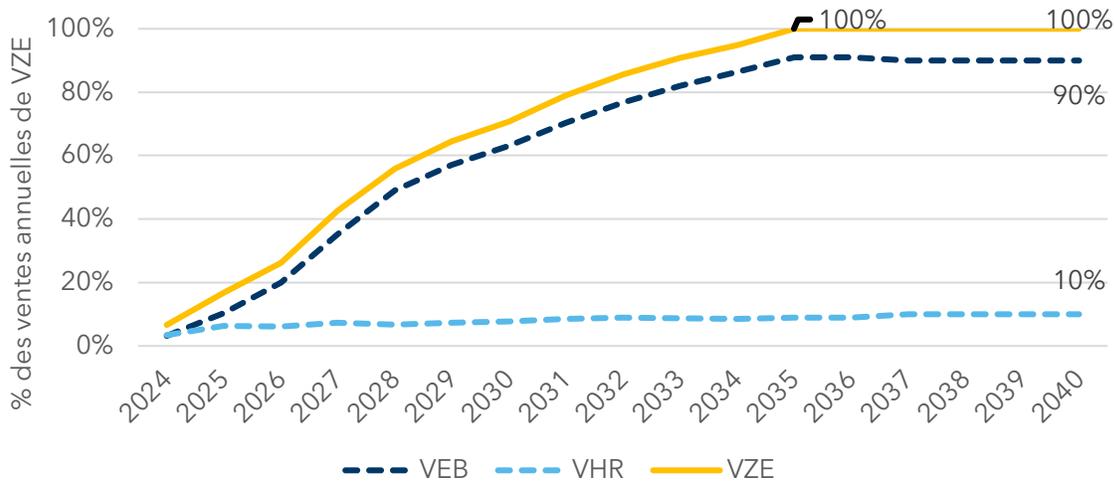


### 3.2.2 Scénario de croissance forte

Dans le scénario de croissance forte, des politiques de soutien supplémentaires éliminent les principaux obstacles à l'adoption des VZE, notamment la recharge publique, l'accès à la recharge résidentielle, et la réduction des coûts initiaux.

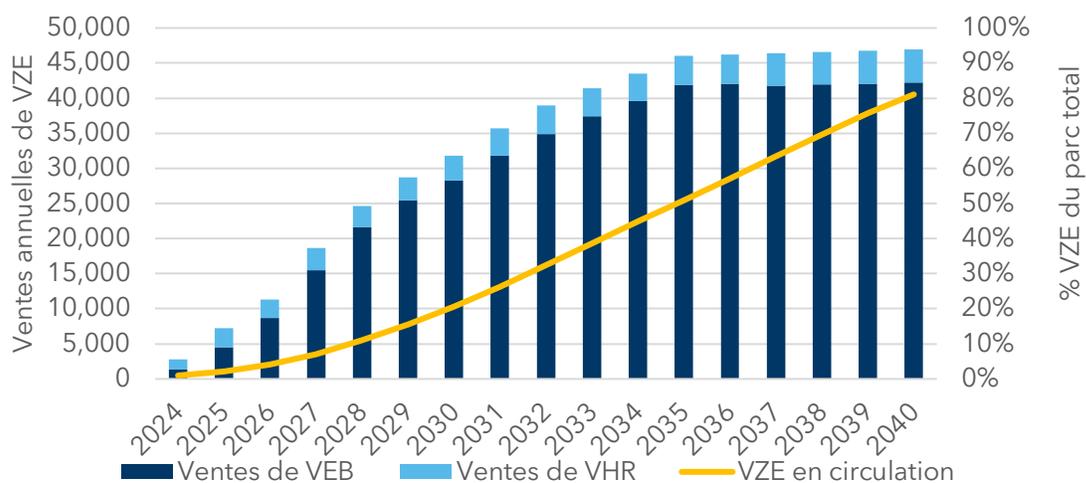
#### Graphique 19. % des ventes annuelles de VZE par groupe motopropulseur, croissance forte, Nouveau-Brunswick

▣ La proportion des VZE dans les ventes annuelles augmente rapidement vers l'objectif de 100 % fixé pour 2035 par la norme VZE, atteignant 71 % d'ici 2030.



#### Graphique 20. Ventes annuelles de VZE par groupe motopropulseur et parc total de VZE, croissance forte, Nouveau-Brunswick

▣ D'ici 2040, plus de 552 000 des 680 000 (81 %) VL en circulation devraient être des VZE.



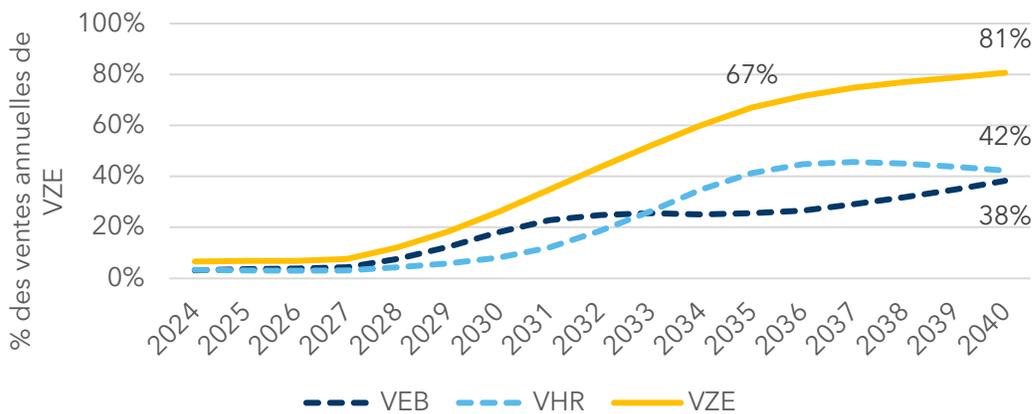


### 3.2.3 Scénario de croissance faible

Comme le scénario de croissance faible comporte peu de politiques de soutien, le potentiel d'adoption des VZE sera limité.

#### Graphique 21. % des ventes annuelles de VZE par groupe motopropulseur, croissance faible, Nouveau-Brunswick

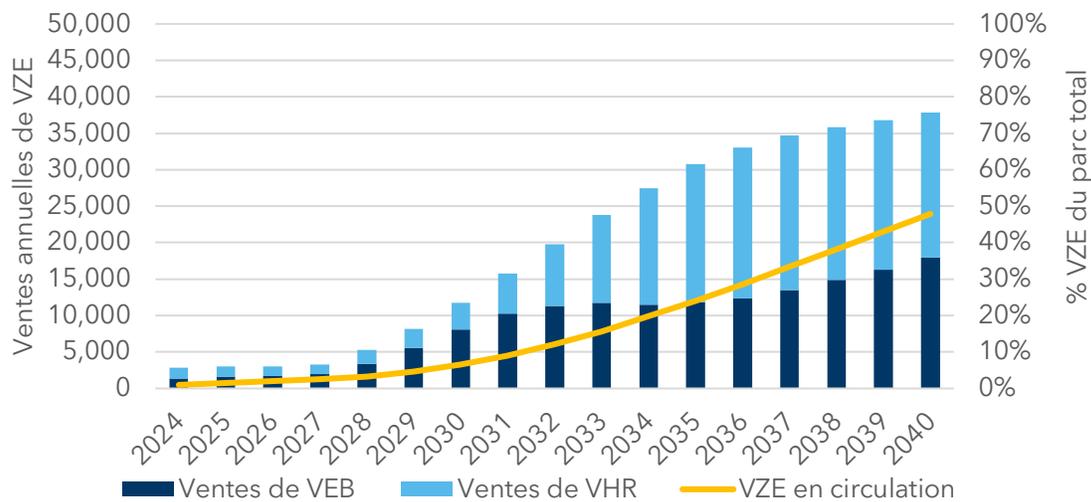
▣ L'adoption des VZE devrait être inférieure à l'objectif VZE fédéral actuel de 100 % pour 2035, en n'atteignant que 67 % des nouvelles ventes à cette date, et 81 % d'ici 2040.



Dans ce scénario, le déploiement des infrastructures de recharge publique est insuffisant pour répondre aux besoins des conducteurs et conductrices de VEB, ce qui entraîne un transfert de la part de marché vers les VHR en 2033. Cependant, à long terme, la rentabilité des VEB devrait continuer de s'améliorer, favorisant une progression de leur part de marché

#### Graphique 22. Ventes annuelles de VZE par groupe motopropulseur et parc de VZE total, croissance faible, Nouveau-Brunswick

▣ D'ici 2040, plus de 326 000 des 680 000 (48 %) VL en circulation devraient être des VZE.



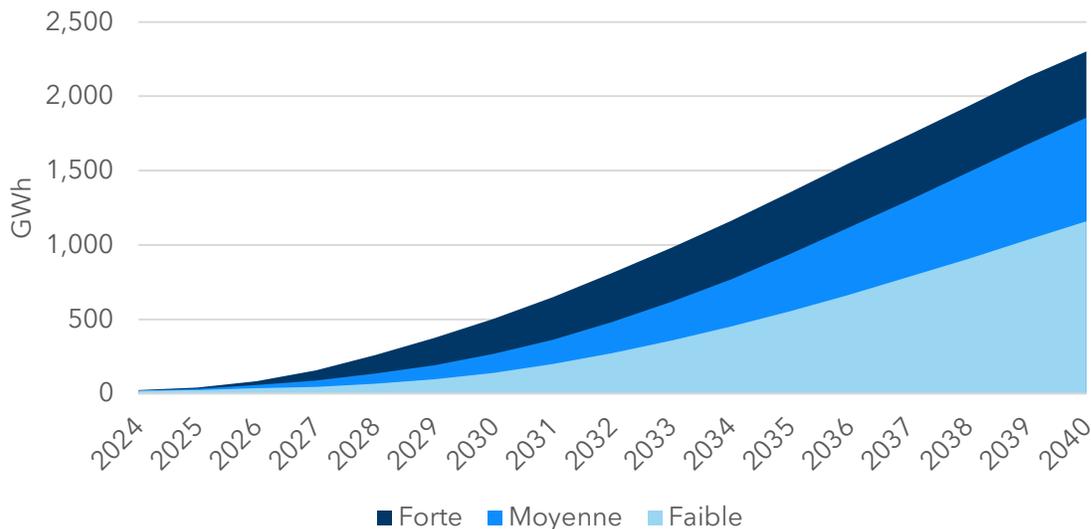


### 3.3 Résultats concernant l'impact de la demande sur le réseau électrique

La consommation d'énergie annuelle totale des VZE sera plus élevée dans les scénarios de croissance moyenne et forte que dans le scénario de croissance faible. Cela s'explique non seulement par un plus grand nombre de VZE en circulation, mais aussi parce qu'il y a plus de VEB que de VHR. Puisque les VHR roulent partiellement à l'essence alors que les VEB fonctionnent exclusivement à l'électricité, une proportion plus élevée de VEB entraîne une consommation énergétique générale plus élevée.

#### Graphique 23. Répercussions énergétiques annuelles liées à la recharge des VZE, comparaison de scénarios, Nouveau-Brunswick

► L'impact annuel de la demande sur le réseau électrique au Nouveau-Brunswick pourrait varier de 1 100 à 2 300 GWh d'ici 2040 selon les scénarios de croissance faible et forte, reflétant la croissance cumulative des VZE en circulation.



**Les VZE légers feront monter la consommation annuelle d'électricité au Nouveau-Brunswick de 8% à 16% d'ici 2040.<sup>19</sup>**

<sup>19</sup> Selon nos prévisions VZE (Graphique 16 Graphique 23) et la demande totale d'énergie sur le système d'Énergie NB en 2024. Voir la source : Énergie Nouveau-Brunswick. [Archives de données du réseau](#). Consulté en janvier 2025.

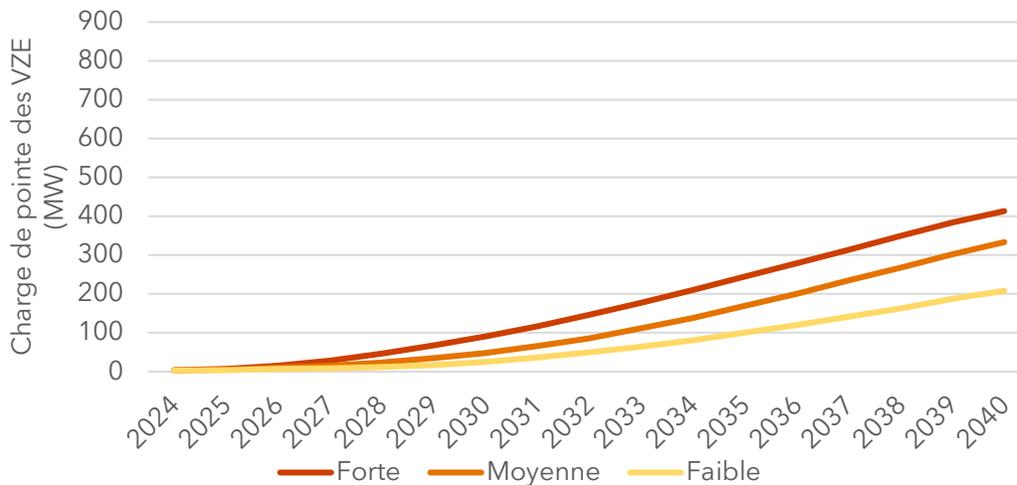


### 3.3.1 Croissance de la demande liée à la recharge des VZE

Les températures extérieures lors des journées les plus froides peuvent faire augmenter les besoins énergétiques des véhicules, et ainsi doubler l'impact sur le réseau en périodes de pointe<sup>20</sup> par rapport aux besoins en été, principalement en raison des besoins de chauffage de l'habitacle.<sup>21</sup>

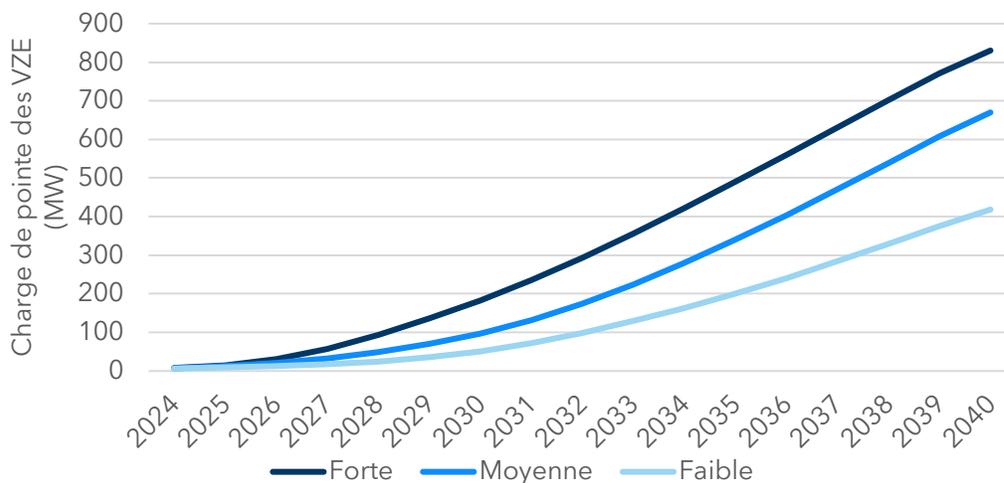
#### Graphique 24. Demande de pointe liée à la recharge des VZE, été, Nouveau-Brunswick

▶ D'ici 2040, les VZE contribueront entre **200 et 400 MW** à la demande de pointe en **été**.



#### Graphique 25. Demande de pointe liée à la recharge des VZE, hiver, Nouveau-Brunswick

▶ D'ici 2040, les VZE contribueront entre **400 et 800 MW** à la demande de pointe en **hiver**.



<sup>20</sup> La demande de pointe désigne l'heure où la demande d'électricité est la plus élevée pour une année et une saison données.

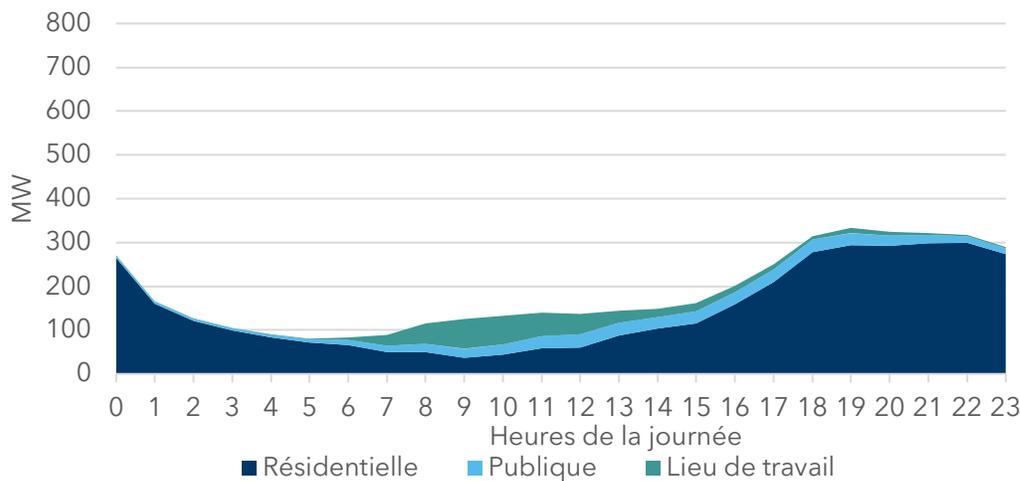
<sup>21</sup> Geotab. 30 novembre 2023. [To what degree does temperature impact EV range?](#)



### 3.3.2 Demande liée à la recharge des VZE lors des journées de pointe

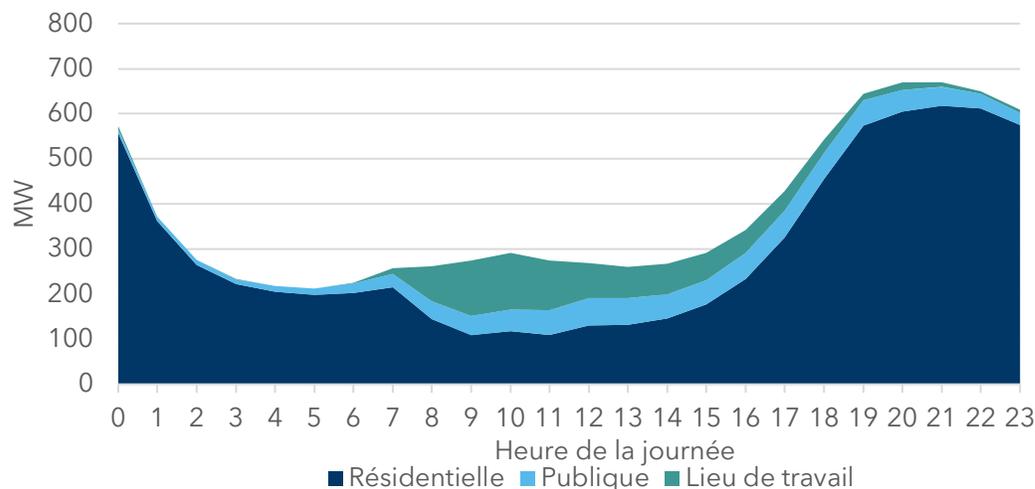
Lors des journées de pointe<sup>22</sup>, l'essentiel de la demande liée à la recharge des VZE proviendra de la recharge résidentielle, dont la plus grande partie a lieu le soir et pendant la nuit.

**Graphique 26. Demande liée à la recharge des VZE lors de la journée de pointe estivale en 2040, croissance moyenne, Nouveau-Brunswick**



Même si la recharge des VZE a généralement lieu la nuit, elle continue de générer une demande additionnelle importante durant les périodes de pointe au Nouveau-Brunswick (habituellement entre 6 h et 9 h en hiver)<sup>23</sup>. Sans une gestion adéquate, cette hausse de la demande risque d'exercer une pression considérable sur le réseau électrique.

**Graphique 27. Demande liée à la recharge des VZE lors de la journée de pointe hivernale en 2040, croissance moyenne, Nouveau-Brunswick**



<sup>22</sup> Désigne le jour ayant connu la demande d'électricité la plus élevée en une seule heure, pour une année et une saison données.

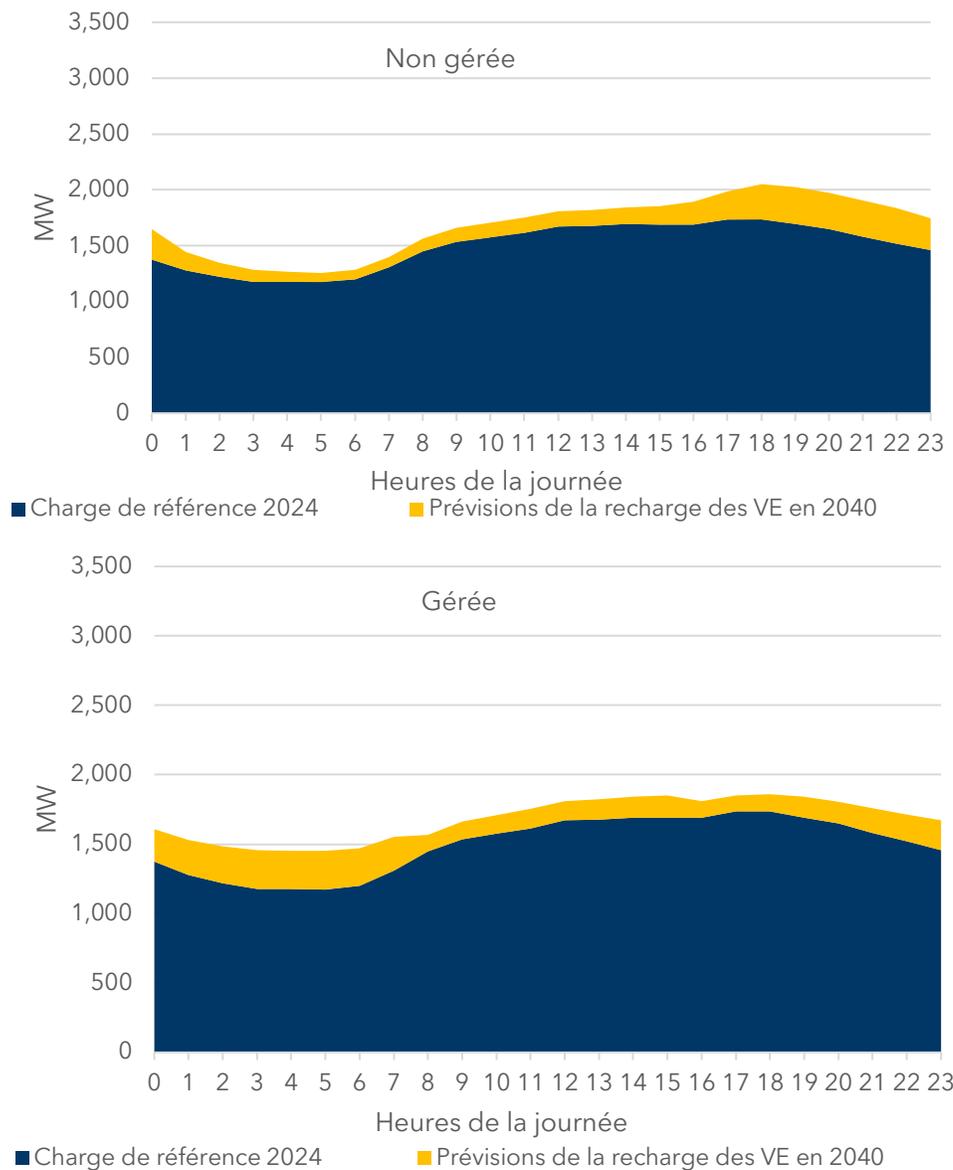
<sup>23</sup> Énergie Nouveau-Brunswick. [Qu'est-ce qu'une demande de pointe?](#)



### 3.3.3 Gestion de la demande liée à la recharge des VZE

Pour bien comprendre l'impact de la recharge des VZE sur les pointes de consommation du réseau, nous superposons la demande additionnelle liée à la recharge des VZE à la demande existante<sup>24</sup>. Cette approche met en évidence les possibilités de décaler la recharge des VZE vers les périodes de plus faible consommation. Dans une journée de pointe typique, la recharge des véhicules légers zéro émission augmente généralement la demande de pointe et repousse l'heure de pointe plus tard en soirée.

**Graphique 28. Potentiel de la gestion de la recharge, journée de pointe estivale, croissance moyenne, Nouveau-Brunswick**



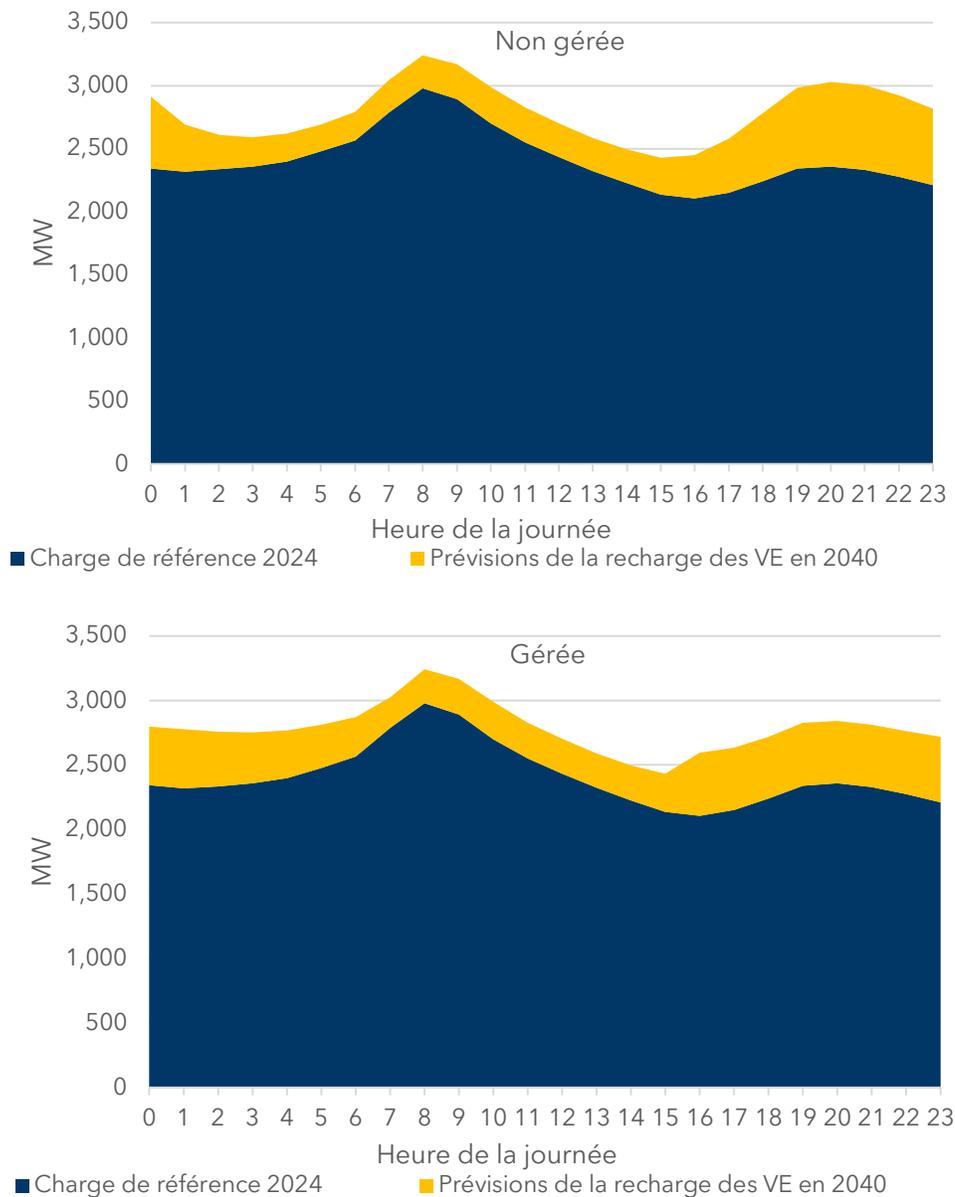
<sup>24</sup> Société indépendante d'exploitation du réseau d'électricité (SIERE). 22 janvier 2025. [Hourly Demand Report](#).





Cependant, une gestion efficace de la recharge permettrait potentiellement de réduire de 1 200 MW (16 %) les impacts des pointes hivernales.<sup>25</sup> Cette analyse repose sur un échantillon de jours de pointe observés au Nouveau-Brunswick en 2024. Il convient toutefois de noter que les profils de demande des jours de pointe peuvent varier d'une année à l'autre et qu'ils tendront à croître avec le temps en raison de l'électrification d'autres usages, comme le chauffage des bâtiments. Au Nouveau-Brunswick, les pointes de consommation ont généralement lieu en matinée et en soirée durant la saison hivernale.

**Graphique 29. Potentiel de la gestion de la recharge, journée de pointe hivernale, croissance moyenne, Nouveau-Brunswick**



<sup>25</sup> Nous supposons que la recharge gérée s'applique seulement aux VE qui rechargent à domicile sur des bornes de recharge niveau 2, que 20 % de ces VE ne sont pas gérés, et que 80 % participent à un programme de distributeurs d'énergie. Scénario de croissance moyenne.



## 4. Points clés à retenir

**1**

**À long terme, l'adoption des VZE au Nouveau-Brunswick devrait approcher 100 % des nouvelles ventes, ce qui représenterait 48 % du total des véhicules en circulation d'ici 2040, même dans un scénario de croissance faible.** Par ailleurs, la mise en œuvre de politiques et de programmes adaptés, ainsi que le déploiement d'infrastructures de recharge, pourraient augmenter considérablement le taux d'adoption des VZE au cours des premières années.

**2**

**L'utilisation de programmes et de technologies de recharge bien gérés permettrait potentiellement de réduire la demande de pointe hivernale liée à la recharge des VZE de 1 200 MW ( 16 %) dans un scénario de croissance moyenne**

- Bien que le déplacement réel de la demande dépende des techniques et des technologies employées ainsi que des incitatifs offerts aux conducteurs et conductrices de VZE, ces résultats soulignent la possibilité d'éviter des mises à niveau coûteuses du réseau en misant sur la flexibilité de la demande liée à la recharge des VZE.
- D'ici 2040, l'électrification des transports pourrait augmenter la demande à un tel point que les distributeurs d'énergie devront mettre en place des stratégies supplémentaires en plus du déplacement de la recharge vers les périodes nocturnes. Ces stratégies pourraient inclure la promotion de la recharge de jour dans les lieux de travail ainsi que le renforcement des capacités de production.

**3**

**Sans programmes et politiques efficaces en place** pendant les prochaines années, Nouveau-Brunswick risque de connaître un ralentissement de l'électrification. Cela priverait les Néo-Brunswickois et Néo-Brunswickoises passeront à côté de plusieurs avantages, tant en matière d'amélioration de la qualité de l'air que d'économies financières résultant de la réduction des coûts de carburant et d'entretien.

Les **outils les plus efficaces** dont disposent les intervenants locaux pour soutenir l'adoption des véhicules électriques sont **l'amélioration de l'accès à la recharge, l'augmentation de l'offre locale de VZE** et la **réduction du coût d'achat des véhicules**. Les mesures essentielles pour surmonter ces obstacles incluent :

- l'adoption de politiques, de normes et de programmes favorables aux VZE pour améliorer l'accès à la recharge résidentielle, et la mise en place d'un réseau de recharge publique adéquat pour venir compléter la recharge résidentielle;
- l'obligation et l'encouragement d'une offre suffisante de VZE chez les concessionnaires locaux;
- un soutien financier à l'achat de VZE, alors que leurs prix approchent la parité avec ceux des VMCI.



# Annexe

## Entrées et hypothèses principales

Tableau 4. Incitatifs fédéraux et provinciaux pour VZE, Nouveau-Brunswick<sup>26</sup>

Scénario	Motorisation	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036+
Faible	VHR	5 250 \$	5 250 \$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Faible	VEB	7 500 \$	7 500 \$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Moyenne	VHR	7 500 \$	7 500 \$	3 750 \$	3 750 \$	1 875 \$	1 875 \$	938 \$	-	-	-	-	-	-
Moyenne	VEB	10 000 \$	10 000 \$	5 000 \$	5 000 \$	2 500 \$	2 500 \$	1 250 \$	-	-	-	-	-	-
Forte	VHR	7 500 \$	7 500 \$	7 500 \$	7 500 \$	7 500 \$	7 500 \$	7 500 \$	7 500 \$	6 000 \$	3 600 \$	1 800 \$	900 \$	-
Forte	VEB	10 000 \$	10 000 \$	10 000 \$	10 000 \$	10 000 \$	10 000 \$	10 000 \$	10 000 \$	8 000 \$	4 800 \$	2 400 \$	1 200 \$	-

<sup>26</sup> Basés sur une combinaison de jugement professionnel et des incitatifs et dates cibles d'élimination progressive actuellement disponibles auprès du Gouvernement du Canada : [Incitatifs pour les véhicules zéro émission \(iVZE\)](#) Consulté en décembre 2024.

Tableau 5. Coûts du carburant, Nouveau-Brunswick<sup>27</sup>

Variables	Unités	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Tarif d'électricité <sup>28</sup>	\$/kWh	0,15 \$	0,16 \$	0,16 \$	0,16 \$	0,16 \$	0,16 \$	0,16 \$	0,17 \$									
Prix de l'essence <sup>29</sup>	\$/L	1,64 \$	1,66 \$	1,68 \$	1,69 \$	1,71 \$	1,73 \$	1,74 \$	1,76 \$	1,78 \$	1,80 \$	1,81 \$	1,83 \$	1,85 \$	1,87 \$	1,89 \$	1,91 \$	1,93 \$

<sup>27</sup> Nous supposons un taux de croissance annuel de 1 % et aucune taxe carbone.

<sup>28</sup> Prévisions des tarifs d'électricité de Dunsy par province, en dollars réels. Il s'agit de tarifs combinés \$/kWh qui incluent l'énergie, le transport, la distribution et les frais associés, mais excluent les taxes. Ces tarifs incluent les tarifs d'électricité résidentiels et des petits commerces.

<sup>29</sup> Statistique Canada. 17 décembre, 2024. [Prix de détail moyens mensuel, essence et mazout, par géographie](#)


**Tableau 6. Parc et ventes de véhicules légers, par milliers de véhicules, Nouveau-Brunswick<sup>30</sup>**

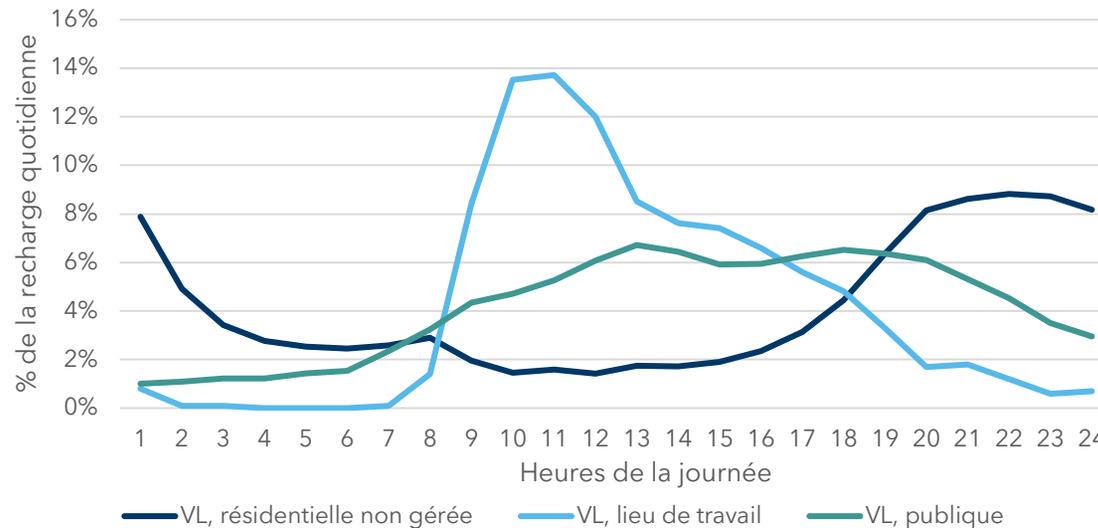
Variable	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
<b>Ventes de VL</b>	43	43	43	44	44	45	45	45	45	46	46	46	46	46	47	47	47
<b>Parc de VL</b>	591	597	603	609	613	617	620	623	626	632	639	653	664	669	674	678	682

<sup>30</sup> Ressources naturelles Canada. [Base de données complète sur la consommation d'énergie : Secteur des transports, Nouveau-Brunswick](#) Consulté en décembre 2024. En supposant que la propriété de véhicules reste constante et que le nombre de véhicules sur la route concorde avec les projections démographiques du scénario M1 de Statistique Canada. [Population projetée, selon le scénario de projection](#) Consulté en juin 2024.



Les profils diversifiés de distribution de la recharge non gérée ont été élaborés à partir d'ensembles de données provenant de divers programmes pilotes menés par des gouvernements et des distributeurs d'énergie, notamment : California Energy Commission (2019) : [California Investor-Owned Utility Electricity Load Shapes](#); ISO New England 2020 [Transportation Electrification Forecast](#); Rocky Mountain Institute 2019 : [Direct Current Fast Chargers \(DCFC\) Rate Design Study](#). Liens en anglais seulement.

### Graphique 30. Profils de distribution diversifiée de la recharge

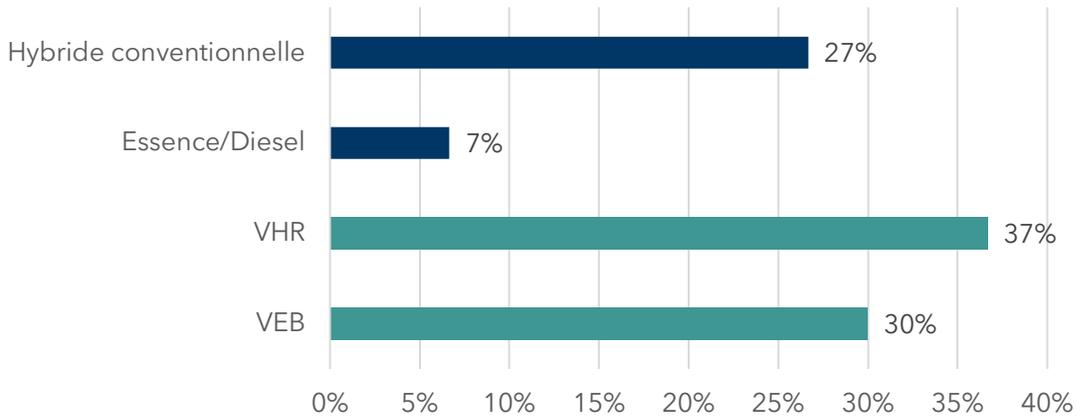


Les courbes du graphique ci-dessus illustrent le pourcentage d'énergie de recharge quotidienne qu'un véhicule moyen devrait recharger à chaque heure de la journée. Nous calculons les besoins énergétiques quotidiens moyens des VZE en fonction de la distance moyenne parcourue par les véhicules au Nouveau-Brunswick. Nous les utilisons en combinaison avec les profils de distribution de la recharge pour déterminer la quantité d'énergie de recharge consommée chaque heure dans le cadre de notre analyse des répercussions de la demande.



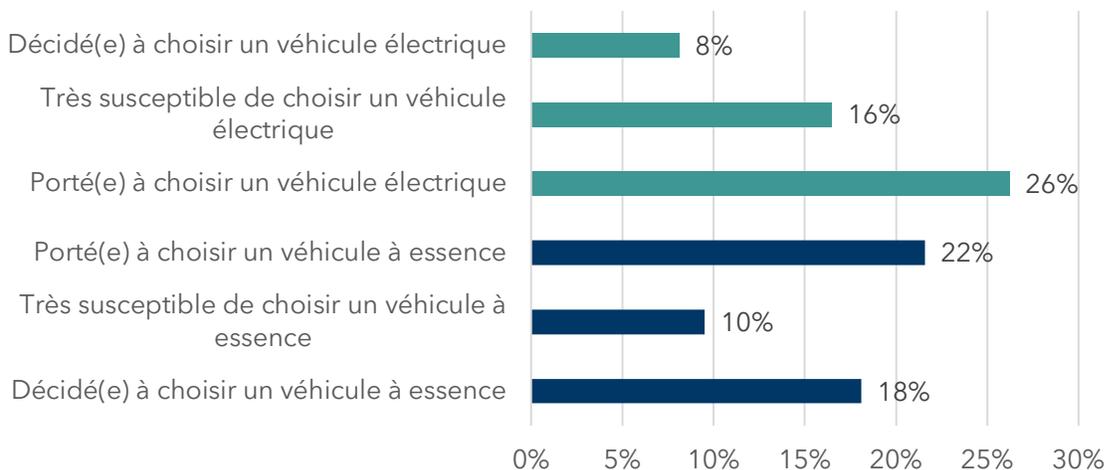
## Résultats supplémentaires du sondage mené auprès des Canadiens et des Canadiennes

**Graphique 31. Quel type de véhicule avez-vous l'intention d'acheter ou de louer la prochaine fois? Nouveau-Brunswick seulement (question posée aux propriétaires actuels de VZE uniquement)**



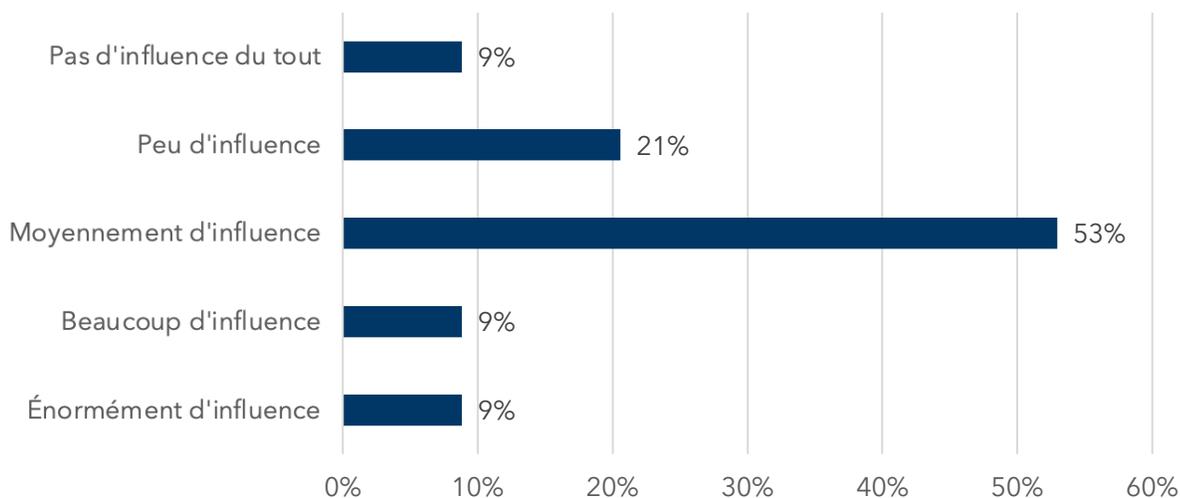
Après avoir répondu à une série de questions visant à tester leur connaissance des véhicules électriques, et après avoir été informés des bonnes réponses, les participants au sondage ont été invités à sélectionner de nouveau le prochain type de véhicule qu'ils achèteraient. Les réponses du **Graphique 32** doivent être comparées à celles du Graphique 12 afin d'évaluer l'impact potentiel qu'une meilleure connaissance des avantages des VE pourrait avoir sur les décisions d'achat.

**Graphique 32. En tenant compte de l'information qui vous a été fournie, quel véhicule choisiriez-vous lors de votre prochain achat? Nouveau-Brunswick seulement**

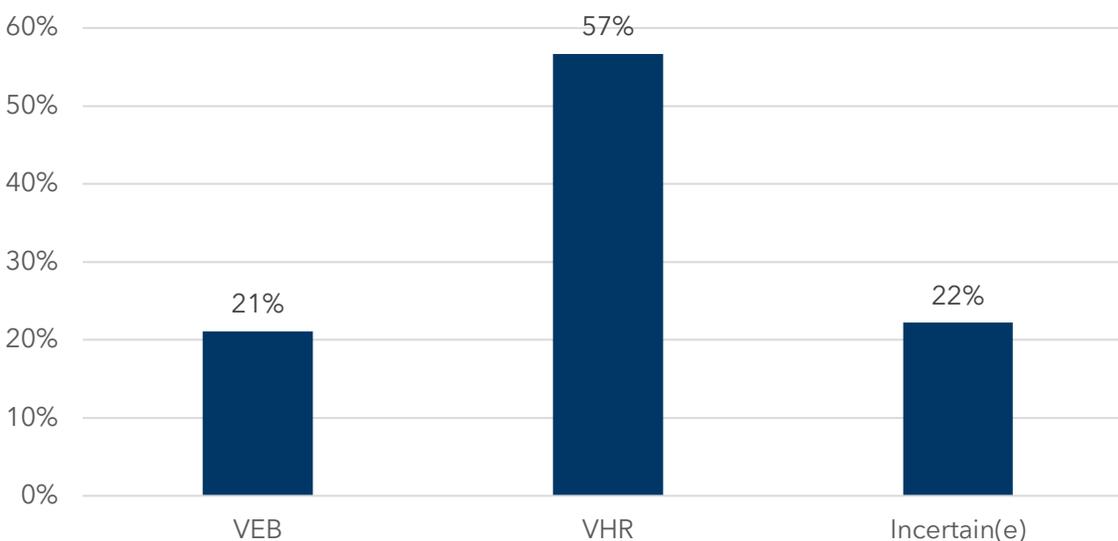




### Graphique 33. Dans quelle mesure les incitatifs gouvernementaux ont-ils influencé votre décision d'acheter ou de louer un VZE/VHR? Nouveau-Brunswick seulement

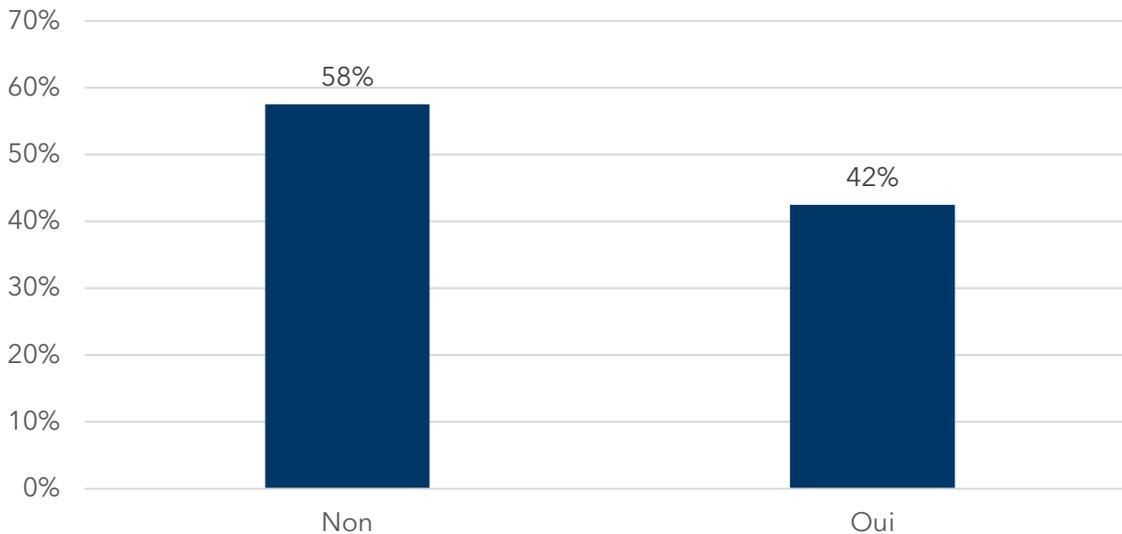


### Graphique 34. Lorsque vous pensez à votre prochain véhicule, prévoyez-vous acheter ou louer un véhicule 100 % électrique (VEB) ou un véhicule hybride rechargeable (VHR)? Nouveau-Brunswick seulement

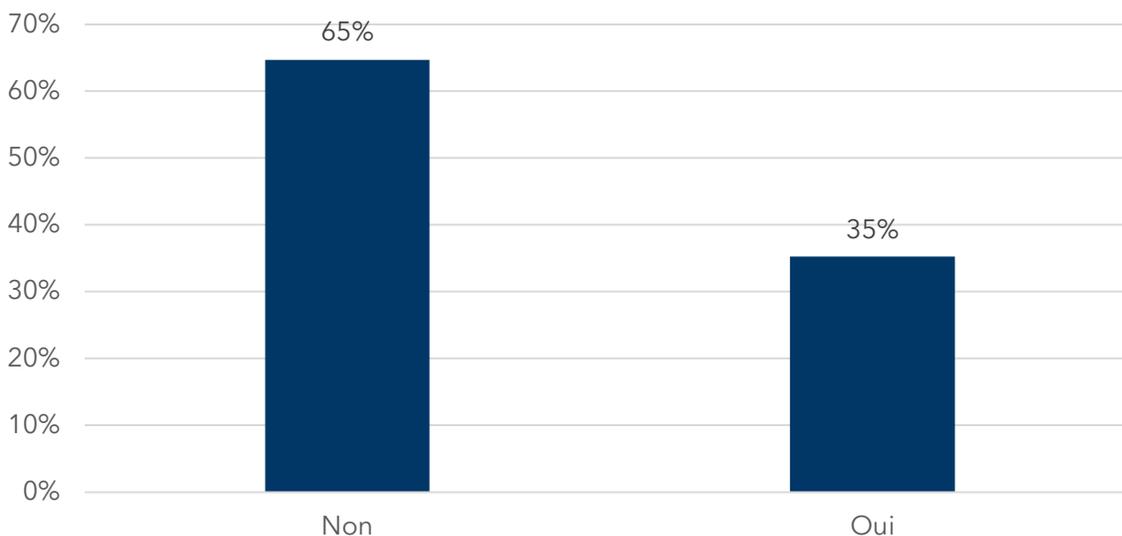




### Graphique 35. Saviez-vous que le gouvernement fédéral offre un rabais pouvant aller jusqu'à 5 000 \$ pour l'achat d'un véhicule électrique? Nouveau-Brunswick seulement

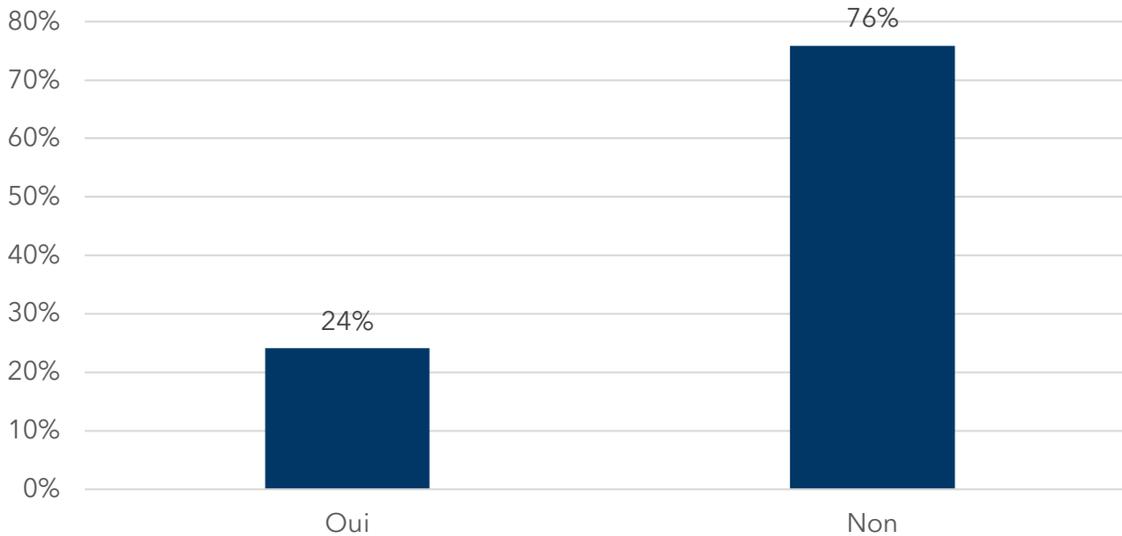


### Graphique 36. Saviez-vous que le Gouvernement du Nouveau-Brunswick offre un rabais pouvant aller jusqu'à 4 000 \$ pour l'achat d'un véhicule électrique? Nouveau-Brunswick seulement

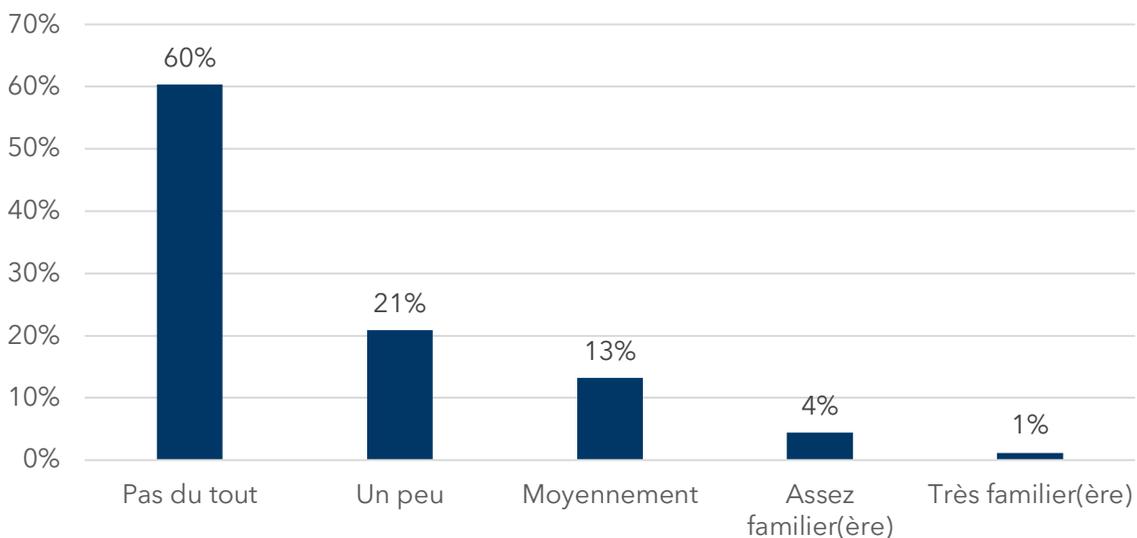




### Graphique 37. Saviez-vous que vous pourriez avoir droit à une déduction fiscale fédérale spécifique pour l'achat d'un véhicule électrique si vous êtes travailleur ou travailleuse autonome ou propriétaire d'une entreprise? Nouveau-Brunswick seulement

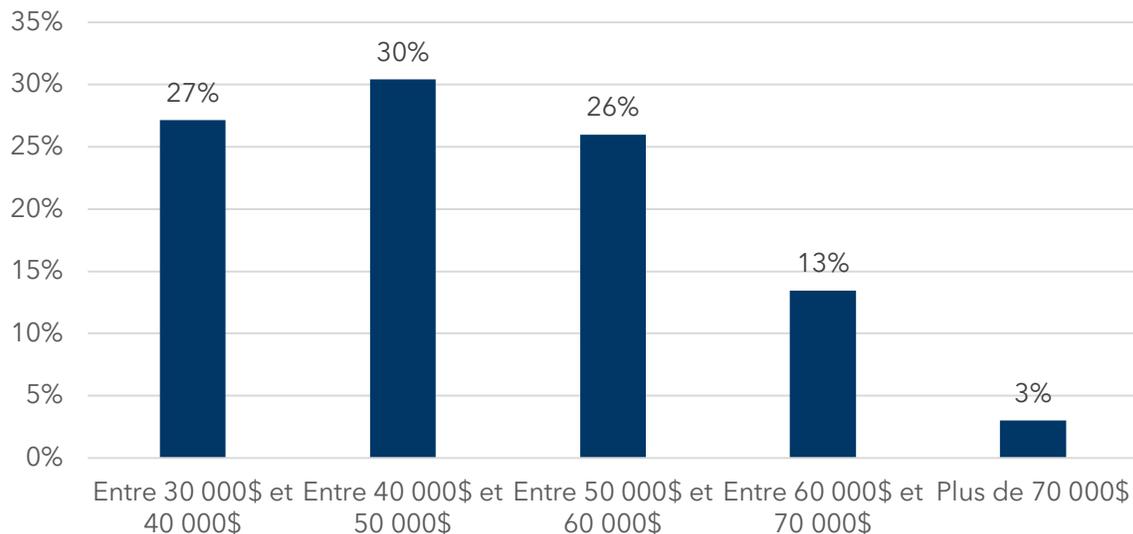


### Graphique 38. Êtes-vous familier ou familière avec les autres mesures incitatives disponibles pour les VE (p. ex., traversiers, voies réservées sur les autoroutes, places de stationnement réservées plus près de l'entrée, etc.)? Nouveau-Brunswick seulement

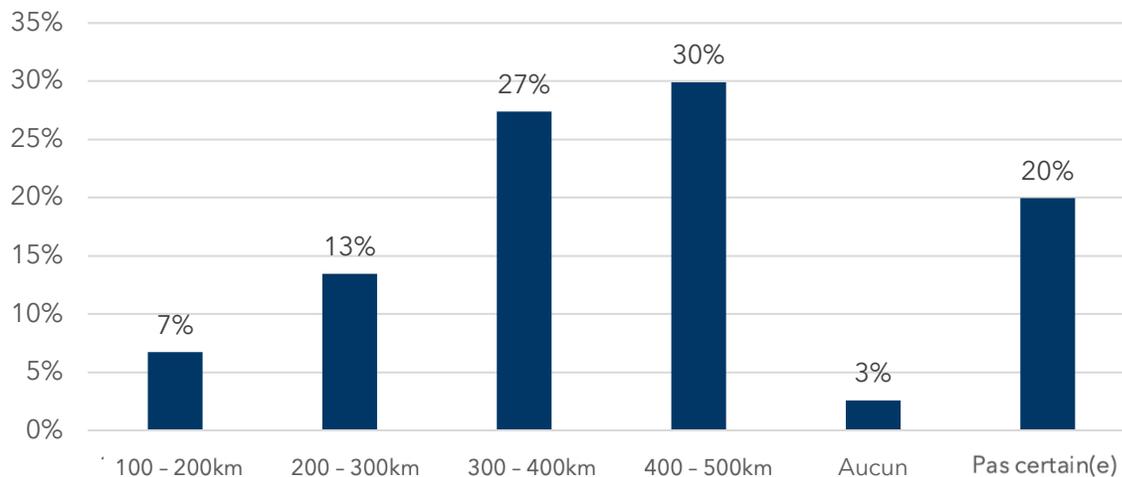




**Graphique 39. Quel est le prix moyen d'un véhicule léger neuf (voiture, VUS, camionnette) au Canada? Nouveau-Brunswick seulement**



**Graphique 40. Quelle est l'autonomie moyenne de la plupart des véhicules électriques neufs? Nouveau-Brunswick seulement**



## À propos de Dunsky



Dunsky accompagne les principaux gouvernements, distributeurs d'énergie, entreprises et autres acteurs à travers l'Amérique du Nord dans leurs efforts pour accélérer la **transition énergétique**, de façon efficace et responsable.

Avec une vaste expertise dans les secteurs du bâtiment, de la mobilité, de l'industrie et de l'énergie, nous accompagnons nos clients de deux façons : en menant des **analyses** rigoureuses (techniques, économiques et de marché) et en élaborant ou en évaluant des **stratégies** (plans, programmes et politiques publiques) qui les aident à atteindre leurs objectifs.

ANALYSE + STRATÉGIE

BÂTIMENTS MOBITÉ INDUSTRIE ÉNERGIE

GOVERNEMENTS ENTREPRISES D'ÉNERGIE CORPORATIF + OBNL

Dunsky est une entreprise fièrement canadienne, avec des bureaux et du personnel à Montréal, Toronto, Vancouver, Ottawa et Halifax. Visitez [dunsky.com](https://dunsky.com) pour plus d'informations.