



VOTRE PARC DE VÉHICULES EST-IL PRÊT POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ? UNE ÉVALUATION OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE

Mobilité électrique Canada

Par le Groupe de Travail sur les Véhicules Moyens et Lourds

Avril 2026



À PROPOS DE MÉC

Mobilité électrique Canada (MÉC) est la voix unificatrice et faisant autorité sur la transition vers le transport électrique au Canada. Fondée en 2006, MEC est l'association industrielle nationale qui soutient et accélère la transition vers une mobilité électrique durable par ses activités de représentation, de collaboration, de formation et de leadership d'idées, avec pour objectif de contribuer à un avenir plus propre, plus sain et plus prospère pour l'ensemble de la population canadienne.

MÉC compte plus de 190 organisations membres, dont des fournisseurs d'électricité; des fabricants de véhicules légers, moyens, lourds et hors route; des fournisseurs d'infrastructures; des entreprises technologiques; des sociétés minières; des centres de recherche; des ministères et organismes gouvernementaux; des villes; des universités; des gestionnaires de parcs de véhicules; des syndicats; des organismes environnementaux; ainsi que des associations de propriétaires de véhicules électriques.

Les membres de MÉC collaborent au sein de différents groupes de travail afin de cerner les obstacles et les solutions propres à divers segments de l'industrie, notamment : les batteries (cycle de vie), les infrastructures de recharge (accélération du déploiement), les fournisseurs d'électricité (pratiques exemplaires et planification du réseau) et les véhicules moyens et lourds (électrification des parcs de véhicules).



Mobilité électrique Canada

Courriel: info@emc-mec.ca

Site Internet: <https://emc-mec.ca/>

REMERCIEMENTS

Mobilité électrique Canada remercie **les membres du Groupe de travail sur les véhicules moyens et lourds**, dont l'expérience concrète et l'expertise ont été essentielles à l'élaboration de cet outil d'évaluation. Leur contribution collaborative a permis de s'assurer que l'outil reflète les réalités opérationnelles des parcs de véhicules ainsi que l'évolution des conditions du marché.



À PROPOS DE CET OUTIL D'ÉVALUATION

Cet outil d'évaluation a été élaboré grâce aux efforts des volontaires du Groupe de travail sur les véhicules moyens et lourds de MÉC. Il a été conçu comme un outil pratique, destiné aux exploitants de parcs de véhicules, afin de les aider à déterminer si, et de quelle manière, les véhicules zéro émission (VZE) peuvent s'intégrer à leurs activités.

Cette évaluation n'a pas pour objectif de fournir une réponse définitive par oui ou par non, ni de remplacer des analyses approfondies en ingénierie, en finances ou en approvisionnement. Elle vise plutôt à proposer une démarche structurée permettant de cerner les forces, les contraintes, les incertitudes et les risques potentiels qui influencent couramment le succès du déploiement des VZE dans le segment des véhicules moyens et lourds.

Les critères reflètent les conditions actuelles du marché, l'expérience réelle des parcs de véhicules et l'expertise de l'industrie au moment de la publication. Ils sont conçus pour appuyer des discussions internes éclairées et une planification en amont, et doivent être adaptés au contexte opérationnel propre à chaque parc de véhicules. Les utilisateurs sont encouragés à consulter des professionnels qualifiés avant de prendre des décisions majeures sur le plan des immobilisations ou des opérations.

COMMENT UTILISER CET OUTIL D'ÉVALUATION

Cet outil d'évaluation aide les exploitants de parcs de véhicules à analyser la pertinence opérationnelle et la viabilité financière de l'adoption de véhicules zéro émission (VZE) dans le segment des véhicules moyens et lourds. Il s'agit d'un outil de diagnostic, et non d'un test de réussite ou d'échec.

Chaque ligne est évaluée à l'aide d'une désignation Vert (■), Jaune (■) ou Rouge (■), à titre indicatif. L'objectif n'est pas de maximiser le nombre de résultats en vert, mais de cerner de manière honnête les éléments de préparation, les zones d'incertitude et les contraintes. Dans de nombreux cas, un résultat rouge signale des enjeux pouvant être traités par la planification, l'investissement, les partenariats ou le choix du moment, plutôt que des obstacles permanents.

Partie 1 : Pertinence opérationnelle

Question : **Votre parc de véhicules peut-il soutenir l'intégration de VZE ?**

> *Votre parc de véhicules peut-il exploiter des VZE de façon fiable et efficace compte tenu des véhicules actuellement utilisés, des itinéraires, des sites, des systèmes et des capacités organisationnelles en place ?*

Partie 2 : Viabilité financière

Question : **Les paramètres économiques sont-ils favorables ?**

> *Les paramètres économiques permettent-ils le déploiement de VZE compte tenu des profils d'utilisation anticipés, des conditions de financement et de la structure de coûts de votre parc de véhicules ?*

Toutes les catégories n'ont pas le même poids. Certaines situations évaluées en Rouge constituent des obstacles à court terme qui peuvent empêcher un déploiement tant qu'elles ne sont pas résolues, comme l'absence d'un véhicule adapté ou d'une solution de recharge viable. D'autres reflètent des risques ou des coûts qui peuvent être gérés dans le temps. Les exploitants de parcs de véhicules sont invités à faire preuve de jugement pour distinguer les contraintes structurelles des défis réalisables.

Les seuils et exemples fournis sont illustratifs et non prescriptifs. Ce qui constitue un résultat Vert, Jaune ou Rouge variera selon la taille du parc de véhicules, le type d'activité, la juridiction, le taux d'utilisation et la tolérance au risque. Il convient de s'appuyer sur l'intention des critères plutôt que de les considérer comme des règles fixes.

Le marché des VZE dans le segment des véhicules moyens et lourds évolue rapidement. La disponibilité des véhicules, les coûts, les programmes d'incitatifs, les solutions de recharge, les produits d'assurance et les marchés de revente sont en constante transformation. Une situation jugée Rouge aujourd'hui peut raisonnablement passer au Jaune ou au Vert au cours des 12 à 24 prochains mois. Les exploitants de parcs de véhicules sont encouragés à réviser cette évaluation périodiquement à mesure que le contexte évolue.

GLOSSAIRE DES ACRONYMES

Les acronymes sont utilisés avec parcimonie dans le présent document et sont définis ci-dessous pour en faciliter la lecture. Leur signification et leur portée peuvent varier selon le contexte opérationnel, réglementaire ou juridique.

BDC : Banque de développement du Canada. Institution financière fédérale offrant du financement et des services-conseils aux entreprises canadiennes, notamment du financement à conditions avantageuses pour les investissements en technologies propres.

BRCC : Borne de recharge rapide à courant continu. Infrastructure de recharge à haute puissance permettant une recharge plus rapide que les bornes de niveau 2, particulièrement utilisée pour les véhicules moyens et lourds ou pour la recharge d'appoint.

CAPEX : Dépenses d'investissement. Coûts liés à l'acquisition ou à l'installation d'actifs à long terme, tels que les véhicules ou les infrastructures de recharge.

Caas : Recharge en tant que service (*Charging-as-a-Service*). Modèle commercial dans lequel l'infrastructure de recharge et les services associés sont fournis par un tiers selon une entente de service, plutôt que détenus directement par le parc de véhicules.

CMS : Système de gestion des bornes de recharge (*Charger Management System*). Logiciel permettant de surveiller, contrôler et optimiser l'utilisation des équipements de recharge et de l'énergie.

CTP : Coût total de possession. Ensemble des coûts associés à la détention et à l'exploitation d'un véhicule ou d'un actif sur sa durée de vie utile, incluant les coûts d'acquisition, d'exploitation, d'entretien et la valeur résiduelle.

DEF : Additif d'échappement diesel (*Diesel Exhaust Fluid*). Fluide utilisé dans certains véhicules diesel afin de réduire les émissions d'oxydes d'azote.

DPA : Déduction pour amortissement. Mécanisme fiscal canadien permettant de déduire le coût des immobilisations selon des catégories prescrites; certaines catégories offrent un amortissement accéléré pour les véhicules zéro émission.

MCI : Moteur à combustion interne. Véhicule propulsé par un moteur utilisant de l'essence ou du diesel.

OPEX : Dépenses d'exploitation. Coûts récurrents liés à l'exploitation des véhicules et des infrastructures, tels que l'énergie, l'entretien, l'assurance et la main-d'œuvre.

SLA : Entente de niveau de service (*Service Level Agreement*). Engagement contractuel définissant les critères de performance, les délais d'intervention et les responsabilités d'un fournisseur de services.




VÉ : Véhicule électrique. Terme générique utilisé dans le document pour désigner les véhicules propulsés à l'électricité.




VEB : Véhicule électrique à batterie. Véhicule entièrement alimenté par l'électricité stockée dans une batterie, sans moteur à combustion interne.




VZE : Véhicule zéro émission. Véhicule ne produisant aucune émission à l'échappement, incluant notamment les véhicules électriques à batterie.




PARTIE 1 : PERTINENCE OPÉRATIONNELLE




Est-ce réalisable pour mon parc de véhicules ?




Catégorie	 Vert (Forte pertinence)	 Jaune (Conditionnelle)	 Rouge (Risque élevé / Obstacle)
Véhicule			
Propriété et contrôle des véhicules	Contrôle complet : <ul style="list-style-type: none"> Vous êtes propriétaire des véhicules et détenez l'autorité nécessaire pour choisir la technologie du prochain véhicule. Le prochain véhicule sera acquis à l'état neuf. 	Contrôle limité : <ul style="list-style-type: none"> Vous n'êtes pas propriétaire des véhicules, ceux-ci étant loués, mais il existe une marge de négociation avec le bailleur pour l'adoption de technologies zéro émission. Les véhicules acquis sont généralement neufs. 	Aucun contrôle : <ul style="list-style-type: none"> Vous n'êtes pas propriétaire des véhicules, ceux-ci étant loués, et le bailleur n'offre aucune option ni ouverture à l'égard des technologies zéro émission. Les véhicules acquis sont généralement de seconde main.
Cycle de vie des véhicules et croissance du parc	Fin de vie des véhicules / nouveaux véhicules requis : <ul style="list-style-type: none"> Un ou plusieurs véhicules ont atteint, ou approchent, la fin de leur durée de vie utile, et l'acquisition d'un nouveau VZE constitue l'option optimale. 	Remplacement ou acquisition à prévoir à court ou moyen terme : <ul style="list-style-type: none"> Un ou plusieurs véhicules se trouvent à quelques années de la fin de leur durée de vie utile, et l'acquisition future d'un VZE devrait être planifiée en conséquence. 	Aucun remplacement ou nouvel achat prévu selon le cycle de vie : <ul style="list-style-type: none"> La majorité des véhicules sont récents; le besoin d'acquérir de nouveaux VZE est donc limité à court terme.
Disponibilité commerciale des véhicules (Voir le guide ZETI de CALSTART)	Disponible commercialement : <ul style="list-style-type: none"> Véhicules offerts par un manufacturier établi, avec des déploiements éprouvés dans votre catégorie et votre vocation. Plusieurs fournisseurs et/ou configurations sont disponibles. 	Disponibilité limitée : <ul style="list-style-type: none"> Véhicules offerts par un nouveau manufacturier, en production à l'échelle pilote, ou assortis de délais de livraison longs (>12 mois). Choix limités de carrosseries ou de vocations. Des véhicules adaptés à l'exploitation devraient être commercialisés à court terme (d'ici un an). 	Non disponible : <ul style="list-style-type: none"> La catégorie de véhicule, la carrosserie ou le cycle d'utilisation requis ne sont pas actuellement offerts sous forme de VZE sur le marché, ni susceptibles de l'être à court terme.




Catégorie	 Vert (Forte pertinence)	 Jaune (Conditionnelle)	 Rouge (Risque élevé / Obstacle)
Véhicule (suite)			
Présence d'un concessionnaire régional / centre de service local et disponibilité des pièces	Soutien local disponible / délais de quelques jours : <ul style="list-style-type: none"> • Réseau de service local et autorisé en place; pièces facilement accessibles; ententes de niveau de service (SLA) visant le temps de disponibilité offertes. • Soutien à distance 24h/24 et 7j/7 disponible, incluant diagnostics en temps réel et surveillance proactive. • Services d'entretien du manufacturier disponibles. 	Couverture régionale seulement / délais de quelques semaines : <ul style="list-style-type: none"> • Soutien technique limité : délais plus longs pour les pièces; recours accru aux services mobiles. • Surveillance à distance limitée; soutien essentiellement réactif. • Les services d'entretien du manufacturier peuvent être offerts, mais avec des délais. 	Aucun soutien de service à proximité / délais de plusieurs mois ou inconnus : <ul style="list-style-type: none"> • Le cadre de garantie et de service est incertain; le parc de véhicules doit assurer lui-même le soutien, sans appui du manufacturier. • Aucun soutien ou intégration à distance; dépannage manuel uniquement.
Cycle d'utilisation / profil d'exploitation	Prévisible, retour au dépôt, longs temps d'immobilisation : <ul style="list-style-type: none"> • Les véhicules retournent chaque nuit à un dépôt central, de façon systématique (par exemple manœuvre de triage, livraison urbaine). • Exploitation en un seul quart de travail ou en plusieurs quarts avec des périodes d'immobilisation longues et prévisibles, la nuit ou durant des pauses planifiées, suffisantes pour la recharge. 	Parcours mixtes ou temps d'immobilisation restreints : <ul style="list-style-type: none"> • La majorité des parcours prévoient un retour au dépôt, mais certains trajets sont de plusieurs jours ou variables. Pics saisonniers ou déplacements occasionnels sur plusieurs jours. • Fenêtres d'immobilisation serrées : quarts consécutifs nécessitant de la recharge d'appoint ou une planification opérationnelle rigoureuse. 	Circulation continue avec très peu ou pas de temps d'immobilisation: <ul style="list-style-type: none"> • Les véhicules ne retournent pas à un point d'attache fixe et sont en mouvement quasi continu, sans temps d'arrêt prévisible (par exemple transport longue distance avec couchette). • Exploitation quasi continue avec des exigences de disponibilité incompatibles avec les réalités actuelles de la recharge.
Charge utile / intensité des charges auxiliaires / dénivelé / variabilité saisonnière	Aucun impact majeur : <ul style="list-style-type: none"> • La charge utile et les charges auxiliaires (prises de force, hayons, réfrigération, chauffage) sont prévisibles et bien à l'intérieur des capacités du véhicule. • Les pertes de performance sont minimales. 	Certains impacts : <ul style="list-style-type: none"> • Charges utiles lourdes ou variables; charges auxiliaires modérées. • Les impacts saisonniers (chauffage en hiver, conditions routières, relief) nécessitent l'intégration de marges de sécurité dans la planification. 	Impacts majeurs : <ul style="list-style-type: none"> • Charges utiles extrêmes, demande constante de la prise de force, fortes pentes ou impacts saisonniers sévères qui dépassent les capacités actuelles des VZE.

Catégorie	 Vert (Forte pertinence)	 Jaune (Conditionnelle)	 Rouge (Risque élevé / Obstacle)
Véhicule (suite)			
Autonomie requise selon les parcours	Prévisible et courte : <ul style="list-style-type: none"> Parcours fixes et prévisibles. Les distances quotidiennes représentent de façon constante moins de 70 % de l'autonomie nominale du VZE. 	Variable et longue : <ul style="list-style-type: none"> Les distances quotidiennes atteignent parfois ou dépassent 80 % de l'autonomie nominale du VZE, ou présentent une forte variabilité. 	Autonomie extrême : <ul style="list-style-type: none"> Les distances quotidiennes dépassent régulièrement 80 % de l'autonomie nominale du VZE et peuvent empêcher l'achèvement des parcours sans recharge additionnelle au cours de la journée.
Préparation du site / du dépôt			
Stratégie de dépôt / contrôle du stationnement	Dépôt privé : <ul style="list-style-type: none"> Vous êtes propriétaire du dépôt ou de l'aire de stationnement et disposez d'un contrôle complet pour construire votre propre infrastructure de recharge ou conclure des ententes de recharge en tant que service (CaaS). 	Site loué / recharge en tant que service (CaaS) : <ul style="list-style-type: none"> Vous disposez d'un bail à long terme (plus de 10 ans) avec l'approbation du propriétaire ou un fournisseur de recharge en tant que service (CaaS) viable exploite un dépôt à proximité ou des services de recharge partagés sont accessibles à proximité. 	Situation non résolue : <ul style="list-style-type: none"> Vous disposez d'un bail à court terme, n'avez pas le contrôle du site ou ne disposez pas de dépôt, et aucune option de dépôt CaaS n'est accessible.
Alimentation électrique du site et gestion de l'énergie (Sans objet en cas de stratégie de recharge hors site)	Capacité électrique connue et trajectoire maîtrisée : <ul style="list-style-type: none"> Une analyse de la capacité électrique a été réalisée. Une capacité excédentaire suffisante est disponible ou les travaux requis sont clairement définis, budgétés, et les échéanciers sont alignés avec le calendrier de déploiement. Les tarifs selon l'heure d'utilisation sont bien compris; des stratégies de gestion de la charge ont été identifiées afin d'atténuer les contraintes liées au réseau et d'optimiser les coûts énergétiques. 	Travaux électriques requis, planification en cours : <ul style="list-style-type: none"> Mises à niveau importantes du site requises (Ex : nouveau transformateur, augmentation de la capacité); la portée, le budget ou l'échéancier ne sont pas confirmés. Les délais et la portée des travaux peuvent influencer le calendrier. Des stratégies d'optimisation énergétique (gestion de la demande, décalage selon l'heure) ou des systèmes de stockage d'énergie par batteries peuvent permettre d'atténuer les contraintes de capacité et les frais liés à la demande pendant la phase de montée en charge. 	Travaux électriques trop contraignants : <ul style="list-style-type: none"> Le site nécessite une nouvelle sous-station; les délais sont importants (24 mois ou plus) ou les coûts sont prohibitifs. Les frais liés à la demande auront un impact significatif sur le coût total de possession, et aucune stratégie d'atténuation n'a été identifiée.

Catégorie	 Vert (Forte pertinence)	 Jaune (Conditionnelle)	 Rouge (Risque élevé / Obstacle)
Préparation du site / du dépôt (suite)			
Soutien du fournisseur d'électricité	Fournisseur d'électricité favorable : <ul style="list-style-type: none"> Le fournisseur d'électricité offre des programmes de soutien à l'électrification et ses échéanciers sont compatibles avec le calendrier de déploiement. 	Soutien possible du fournisseur d'électricité : <ul style="list-style-type: none"> Le fournisseur d'électricité a exprimé son appui, mais sans offrir de programmes dédiés. 	Fournisseur d'électricité non engagé : <ul style="list-style-type: none"> Le fournisseur d'électricité est peu collaboratif ou ne répond pas aux démarches effectuées.
Robustesse et capacité d'évolution de la stratégie de recharge	Stratégie de recharge claire (nocturne, d'appoint ou hors site) : <ul style="list-style-type: none"> Des mesures de redondance sont prévues, incluant des plans de contingence en cas de panne. La solution est facilement évolutive et peut soutenir la croissance du parc de véhicules. 	Stratégie de recharge identifiée, sans mesures de résilience : <ul style="list-style-type: none"> La solution repose sur un point de défaillance unique ou sur des hypothèses non éprouvées. 	Aucune stratégie de recharge viable identifiée : <ul style="list-style-type: none"> Dépendance à des infrastructures hypothétiques ou spéculatives, sans solution de recharge concrète et confirmée.
Soutien en exploitation et maintenance (O&M) offert par le fournisseur de l'infrastructure de recharge	Soutien complet à l'échelle locale : <ul style="list-style-type: none"> Des techniciens certifiés disponibles localement; un programme d'entretien préventif en place. Surveillance à distance 24h/24 et 7j/7, et délais d'intervention clairement établis. Pièces de rechange stockées à l'échelle régionale et processus formalisé d'escalade des réparations. 	Soutien partiel (non local) : <ul style="list-style-type: none"> Surveillance à distance offerte, mais le service sur le terrain est assuré à l'échelle régionale ou nécessite des déplacements. Disponibilité locale des pièces de rechange limitée; délais d'intervention plus longs. Structure d'entretien préventif partiellement définie ou peu claire. 	Aucun soutien offert : <ul style="list-style-type: none"> Aucune entente formelle d'entretien; aucun délai d'intervention garanti. Aucun technicien local dédié. Le parc de véhicules assume entièrement le diagnostic, la coordination des réparations et la résolution des problèmes.
Préparation organisationnelle			
Capacité d'expansion opérationnelle et croissance future	Facilement évolutive : <ul style="list-style-type: none"> Déploiement initial facilement extensible. Le site, l'alimentation électrique et les processus ont été conçus dès le départ pour soutenir une expansion future. 	Ressources limitées pour l'expansion : <ul style="list-style-type: none"> L'expansion est possible, mais nécessite une planification additionnelle, des investissements supplémentaires ou des modifications au site. 	Déploiement à l'état de projet pilote uniquement : <ul style="list-style-type: none"> Aucune trajectoire claire n'a été définie pour étendre le déploiement au-delà des premiers véhicules.




Catégorie	 Vert (Forte pertinence)	 Jaune (Conditionnelle)	 Rouge (Risque élevé / Obstacle)
Préparation organisationnelle (suite)			
Gestion du changement et formation	Leadership fort : <ul style="list-style-type: none"> La direction, les conducteurs et le personnel d'entretien sont disponibles et identifiés pour agir comme porteurs du changement. Un plan de formation est en place pour accompagner la transition. 	Attitude neutre ou prudente : <ul style="list-style-type: none"> Le personnel affiche une position neutre ou exprime des préoccupations (Ex : autonomie des véhicules, sécurité d'emploi). Disponibilité du personnel limitée, mais l'intérêt demeure présent. Aucun cadre dirigeant ou responsable désigné ne parraine encore l'initiative. 	Forte résistance : <ul style="list-style-type: none"> Présence d'une résistance active de la part de membres clés du personnel. Aucun plan de gestion du changement ou de formation n'est en place. Aucune ressource disponible ni volonté manifeste de porter le projet.
Systèmes informatiques et surveillance	Prêts : <ul style="list-style-type: none"> Les activités de répartition sont numérisées et dynamiques, avec une intégration aux systèmes de télématique et une bonne maîtrise des logiciels de gestion des bornes de recharge (CMS). Modèle de surveillance des VZE et des infrastructures de recharge en place, assurant un haut niveau de disponibilité opérationnelle. Capacités informatiques adaptées à la complexité des opérations. Systèmes peuvent être intégrés aux logiciels de gestion du parc. 	De base : <ul style="list-style-type: none"> Répartition manuelle ou statique, sans visibilité en temps réel sur l'état de charge, l'autonomie restante ou les besoins de recharge. Outils de télématique de base en place, mais pas de connaissance des logiciels de gestion des bornes de recharge (CMS) ni des systèmes propres aux VZE. Les pratiques devront évoluer pour intégrer de nouveaux logiciels et outils; Il est probable que l'organisation puisse acquérir ces compétences et mobiliser les ressources nécessaires. 	Manuels : <ul style="list-style-type: none"> Les opérations et la répartition sont gérées manuellement; aucun système de télématique n'est utilisé pour surveiller l'état de charge ou la consommation énergétique des véhicules. Aucune capacité d'intégration n'est en place, et il n'existe ni compréhension ni volonté de comprendre les logiciels de gestion des bornes de recharge (CMS). Il est peu probable que l'organisation puisse acquérir ces compétences.

Catégorie	 Vert (Forte pertinence)	 Jaune (Conditionnelle)	 Rouge (Risque élevé / Obstacle)
Préparation organisationnelle (suite)			
Compétences et expertise	<p>Personnel prêt :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le personnel interne possède les aptitudes nécessaires pour assumer de nouvelles responsabilités, et les rôles ont été clairement définis. L'organisation dispose de capacités de planification adaptées à de nouvelles façons de travailler (ex : nouveaux modèles d'exploitation ou logiciels). 	<p>Formation requise pour une partie du personnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le personnel est disposé à assumer de nouvelles responsabilités, ou l'organisation est en mesure d'embaucher des ressources spécialisées, mais tous les rôles ne sont pas encore pleinement définis. Les capacités de planification pour de nouvelles façons de travailler (par exemple nouveaux logiciels ou processus) sont présentes, mais demeurent partielles. 	<p>Personnel non formé et peu disposé à apprendre :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le personnel ne dispose pas de la formation requise et ne manifeste pas de volonté d'assumer de nouvelles responsabilités. Les conventions collectives peuvent ajouter un niveau de complexité supplémentaire. Aucune flexibilité n'est observée pour l'adoption de nouvelles façons de travailler.
Capacité et niveau de préparation pour l'entretien des véhicules et des infrastructures	<p>Capacité en place et état de préparation élevé :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les activités d'entretien sont assurées à l'interne ou par des partenaires qualifiés disposant de l'équipement requis pour les VÉ. Les outils, les procédures de sécurité et la formation sont en place pour les véhicules, les infrastructures de recharge et les systèmes de gestion des bornes (CMS). 	<p>Préparation partielle :</p> <ul style="list-style-type: none"> Dépendance à des fournisseurs tiers pour l'entretien. Lacunes observées dans les outils disponibles, les procédures ou la formation. 	<p>Aucun plan d'entretien pour les VE :</p> <ul style="list-style-type: none"> Les exigences en matière de sécurité, d'outillage et de responsabilités ne sont pas clairement définies.

Catégorie	 Vert (Forte pertinence)	 Jaune (Conditionnelle)	 Rouge (Risque élevé / Obstacle)
Préparation organisationnelle (suite)			
<p>Résilience et disponibilité opérationnelle / continuité des activités</p> <p>Remarque : définir le seuil minimal de résilience requis avant de dimensionner les solutions de secours. Par exemple, un dépôt d'ambulances peut nécessiter une capacité de relève quasi intégrale.</p>	<p>Plan de résilience défini :</p> <ul style="list-style-type: none"> Un plan de continuité des activités documenté et financé permet de gérer les principaux risques, notamment : Véhicules de relève (unités diesel conservées, ententes de location ou mise en commun de parcs de véhicules); Redondance des solutions de recharge (capacité excédentaire de bornes ou accès à la recharge mobile ou publique); Source d'alimentation de secours en cas de panne du réseau, par exemple générateur sur place ou système de stockage d'énergie par batteries; Processus d'escalade pour les pièces et les services; Flexibilité opérationnelle permettant de réaffecter les parcours ou d'ajuster les horaires si un VZE ou une borne de recharge devient indisponible. 	<p>Planification partielle de la résilience :</p> <ul style="list-style-type: none"> Une certaine capacité de relève existe, par exemple un parc de véhicules diesel toujours en exploitation durant la période de transition, mais aucun plan de continuité formel n'est documenté. La planification des mesures de contingence est informelle ou ponctuelle, et la redondance des bornes de recharge est limitée. Cette situation peut être gérable pour des activités non critiques, mais une planification structurée est nécessaire avant d'étendre le déploiement au-delà des premiers véhicules. 	<p>Aucune planification de la résilience :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucun plan de continuité des activités ni capacité de relève ne sont en place. Aucune stratégie n'existe pour gérer l'indisponibilité des véhicules, les pannes de bornes de recharge ou les interruptions de service. Toute interruption non planifiée aurait un impact immédiat sur les opérations, les engagements de service ou les contrats. La responsabilité liée à la gestion des risques opérationnels propres aux VZE n'a pas été attribuée.
<p>Communication avec le fournisseur d'électricité</p>	<p>Communication active avec le fournisseur d'électricité :</p> <ul style="list-style-type: none"> Des échanges sont en cours avec le fournisseur d'électricité et les échéanciers sont alignés avec le calendrier de déploiement. 	<p>Communication à un stade préliminaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le point de contact au sein du fournisseur d'électricité a été identifié et des démarches initiales ont été entreprises, ou un plan d'approche a été défini. L'engagement formel n'a pas encore débuté et les échéanciers du fournisseur d'électricité demeurent incertains. 	<p>Aucune communication avec le fournisseur d'électricité:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune communication n'a été amorcée ou planifiée avec le fournisseur d'électricité; l'organisation peut ne pas savoir qui contacter ni comment entreprendre la démarche.

PARTIE 2: VIABILITY FINANCIÈRE

Est-ce rentable pour mon parc de véhicules ?

Facteur du CTP	 Vert (CTP favorable)	 Jaune (CTP conditionnel)	 Rouge (Risk élevé / CTP défavorable)
<p>COÛT PAR KM</p> <p>Indicateur clé de performance pour le transport combinant l'investissement en capital et les coûts d'exploitation récurrents. Les VÉ présentent généralement des coûts initiaux plus élevés et des coûts d'exploitation plus faibles que les véhicules à moteur à combustion interne (MCI). Les deux modèles peuvent être comparés sur la base d'un coût par km. Aucun paramètre ne doit être évalué isolément : il convient d'examiner l'ensemble des dépenses d'investissement (CAPEX) et d'exploitation (OPEX).</p>	<p>Inférieur ou égal aux opérations avec MCI</p> <ul style="list-style-type: none"> L'estimation du coût total de possession démontre un coût par km égal ou inférieur à celui du véhicule à combustion interne équivalent. Moins de 5 % au-dessus du coût par km du MCI. 	<p>Modérément supérieur au coût par km des MCI :</p> <ul style="list-style-type: none"> Situation acceptable si l'objectif est de mener une phase de validation, avec une intention claire d'apprentissage, d'optimisation et d'amélioration progressive du coût par kilomètre. Entre 5 % et 20 % au-dessus du coût par km du MCI. 	<p>Nettement supérieur au coût par km des MCI :</p> <ul style="list-style-type: none"> Écart important sans trajectoire claire ni intention démontrée de réduire le différentiel de coûts. Plus de 20 % au-dessus du coût par kilomètre du MCI.
<p>Coût incrémental du véhicule par rapport à un MCI (incitatifs inclus, le cas échéant) Type : CAPEX</p> <p>Remarque : ce facteur ne doit pas être évalué isolément. Une intensité d'utilisation élevée peut compenser une prime à l'achat plus importante. Il s'agit d'un élément parmi d'autres de l'équation du coût total par km.</p>	<p>Coût du véhicule inférieur à 30 % au-dessus de l'équivalent MCI :</p> <ul style="list-style-type: none"> Et/ou des incitatifs significatifs sont disponibles pour compenser le coût incrémental. 	<p>Coût du véhicule de 30 % à 100 % au-dessus de l'équivalent MCI :</p> <ul style="list-style-type: none"> Certains incitatifs sont disponibles pour réduire partiellement la prime à l'achat. Un taux d'utilisation élevé est requis pour atteindre un coût par kilomètre acceptable. 	<p>Coût du véhicule dépasse de plus de 100 % celui du véhicule à MCI :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucun incitatif significatif n'est disponible pour compenser la prime à l'achat.

VOTRE PARC DE VÉHICULES EST-IL PRÊT POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ?
UNE ÉVALUATION OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE

Facteur du CTP	■ Vert (CTP favorable)	■ Jaune (CTP conditionnel)	■ Rouge (Risk élevé / CTP défavorable)
<p>Infrastructure de recharge — complexité d'installation Type: CAPEX</p> <p>Remarque : Ce critère évalue le niveau de difficulté, les délais et les coûts associés à l'installation de l'infrastructure de recharge requise pour le déploiement envisagé. Il inclut les travaux électriques, les permis, la construction ainsi que l'intégration aux activités du site.</p>	<p>Faible complexité :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La capacité électrique existante est suffisante ou ne nécessite que des mises à niveau mineures (ex : remplacement de panneau, ajout de circuits dédiés). • Installation typique de bornes de niveau 2 ou d'un nombre limité de BRCC dans un dépôt appartenant à l'organisation. • Aucun remplacement ou ajout de transformateur n'est requis. • Les modifications au site sont minimales (ex : tranchées, dalles de montage, conduits). 	<p>Complexité modérée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des travaux électriques sont requis (ex : nouveau transformateur, augmentation de la capacité de service ou appareillage électrique dédié), mais leur portée est bien définie et demeure gérable. • Certains travaux de construction ou de modification du site sont nécessaires (ex : tranchées, dalles de montage, conduits). 	<p>Complexité élevée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des infrastructures électriques majeures sont requises (ex : nouvelle sous-station, prolongement de lignes à haute tension ou travaux importants du côté du fournisseur d'électricité). • Des contraintes liées au site (ex : stationnement souterrain, espace limité) entraînent une augmentation significative des coûts et de la complexité.
<p>Infrastructure de recharge — taux d'utilisation et ratio coût-utilisation Type: CAPEX</p> <p>Remarque : Ce critère évalue l'efficacité avec laquelle l'infrastructure de recharge est utilisée par rapport à son coût. Un taux d'utilisation élevé permet de répartir les coûts fixes de l'infrastructure sur un plus grand nombre de km parcourus, améliorant ainsi le coût par km. Les coûts d'infrastructure doivent être amortis sur leur durée de vie utile (généralement de 10 à 15 ans) et non uniquement sur la période de possession des véhicules.</p>	<p>Utilisation élevée, ratio de coût faible :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'infrastructure de recharge dessert plusieurs véhicules ou plusieurs quarts de travail et fonctionne à un taux d'utilisation élevé (ex : la majorité des points de recharge sont utilisés chaque nuit ou sur plusieurs quarts). • L'infrastructure est correctement dimensionnée pour le parc de véhicules actuel et s'inscrit dans un plan d'expansion clair et financé à mesure que le parc de véhicules grandit. 	<p>Utilisation modérée, ratio de coût modéré :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'infrastructure de recharge est utilisée à un taux modéré : certains points de recharge sont sous-utilisés ou utilisés uniquement durant un seul quart de travail. • L'infrastructure peut être surdimensionnée par rapport au parc actuel, mais demeure justifiée par une croissance planifiée du parc de véhicules, ou l'infrastructure est adéquatement dimensionnée mais partagée avec d'autres occupants ou utilisateurs du site. 	<p>Faible utilisation, ratio de coût élevé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'infrastructure de recharge est sous-utilisée : la capacité installée dépasse largement les besoins actuels ou à court terme du parc de véhicules, sans plan clair de croissance. • L'infrastructure présente un risque d'actif échoué, par exemple lorsqu'elle est installée sur un site loué avec un terme restant limité, ou dimensionnée en fonction d'une expansion du parc de véhicules qui n'est plus envisagée.

VOTRE PARC DE VÉHICULES EST-IL PRÊT POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ?
UNE ÉVALUATION OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE

Facteur du CTP	■ Vert (CTP favorable)	■ Jaune (CTP conditionnel)	■ Rouge (Risk élevé / CTP défavorable)
<p>Financement des véhicules (options de location, de service clé en main ou d'achat)</p> <p>Les modalités financières sont comparées à celles actuellement offertes pour les véhicules MCI, notamment le taux d'intérêt, la valeur résiduelle, la durée d'amortissement et le dépôt initial.</p>	<p>Financement accessible dans des conditions favorables :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le financement et/ou la location des véhicules sont accessibles. Les conditions offertes sont comparables ou supérieures à celles des véhicules MCI équivalents. 	<p>Financement accessible, mais conditions moins concurrentielles :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le financement et/ou la location des véhicules sont accessibles, mais les modalités sont moins favorables que pour les véhicules MCI équivalents (Ex : période d'amortissement plus courte, taux d'intérêt plus élevés ou dépôt initial plus important). 	<p>Financement non disponible ou peu compétitif :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le financement n'est pas disponible et/ou les conditions sont non concurrentielles. Le parc de véhicules doit s'autofinancer ou accepter des modalités financières défavorables.
<p>Coûts d'énergie et de carburant — électricité par rapport au diesel et à l'additif DEF évités Type: OPEX</p> <p>Remarque : la « recharge intelligente » fait référence à la capacité de gérer les pointes de demande afin que le parc de véhicules ne paie que le coût variable de l'électricité (\$/kWh) et évite les frais d'appel de puissance (\$/kW). Les modèles de recharge en tant que service (CaaS) peuvent présenter des coûts énergétiques plus élevés, mais éliminent les dépenses d'investissement liées à l'infrastructure.</p>	<p>Faible coût de l'électricité :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le coût de l'électricité représente moins de 40 % du coût actuel du diesel et de l'additif DEF. La recharge intelligente est réalisable et/ou des tarifs industriels d'électricité à prix réduit sont accessibles. 	<p>Coût moyen de l'électricité :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le coût de l'électricité se situe entre 40 % et 60 % du coût actuel du diesel et de l'additif DEF. Une gestion active des frais liés à la puissance peut être nécessaire pour maintenir une rentabilité satisfaisante. 	<p>Coût élevé de l'électricité :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le coût de l'électricité dépasse 60 % du coût actuel du diesel et de l'additif DEF. Des tarifs d'électricité élevés et/ou l'incapacité de gérer les frais liés à la puissance viennent réduire, voire annuler, l'avantage économique lié au carburant.

VOTRE PARC DE VÉHICULES EST-IL PRÊT POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ?
UNE ÉVALUATION OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE

Facteur du CTP	■ Vert (CTP favorable)	■ Jaune (CTP conditionnel)	■ Rouge (Risk élevé / CTP défavorable)
<p>Taux d'utilisation (valeur combinée des économies d'entretien, du remplacement du carburant et de la réduction des temps d'immobilisation) Type: OPEX</p> <p>Remarque : les VEB comportent moins de composantes nécessitant un entretien, ce qui réduit les temps d'immobilisation, améliore la disponibilité opérationnelle et diminue les coûts d'entretien.</p>	<p>Utilisation élevée :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le véhicule est affecté à des parcours à forte intensité d'utilisation et affiche un taux d'utilisation supérieur à la moyenne pour sa catégorie et sa vocation (ex : exploitation sur deux quarts ou, >50 % des heures de travail en utilisation, en conduite ou au ralenti). Les économies de carburant et d'entretien peuvent être converties en un retour sur investissement plus rapide. Les coûts d'entretien des équipements de recharge sont prévisibles et faibles. 	<p>Utilisation modérée :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le véhicule est exploité sur un quart de travail standard avec un taux d'utilisation équivalent ou légèrement inférieur à la moyenne pour sa catégorie et sa vocation (ex : entre 30 % et 50 % des heures de travail en utilisation, en conduite ou au ralenti). Les économies de carburant et d'entretien sont réelles, mais proportionnellement réduites en raison d'un usage moindre. Les coûts d'entretien des équipements de recharge sont modérés ou incertains. 	<p>Faible utilisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> Véhicules à faible usage ou à vocation spécialisée présentant un taux d'utilisation nettement inférieur à la moyenne pour leur catégorie et leur vocation (ex : <30 % des heures en utilisation, en conduite ou au ralenti). Les économies de carburant et d'entretien sont limitées en raison du faible niveau d'utilisation. Les coûts d'entretien des équipements de recharge sont incertains au regard des bénéfices globaux.
<p>Valeur résiduelle Type: CAPEX</p> <p>Remarque : la valeur résiduelle a une incidence importante sur l'évaluation des prêts et sur les flux de trésorerie.</p>	<p>Valeur résiduelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> Niveau de confiance élevé à moyen. <p>Marché de l'usagé :</p> <ul style="list-style-type: none"> Un marché actif de VEB d'occasion existe, avec des valeurs de revente démontrées. <p>Valeur de rachat garantie :</p> <ul style="list-style-type: none"> Une valeur de rachat garantie est offerte, comparable à celle des véhicules MCI équivalents. <p>Horizon de propriété :</p> <ul style="list-style-type: none"> Propriété à long terme prévue (6 ans ou plus). 	<p>Valeur résiduelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> Niveau de confiance moyen. <p>Marché de l'usagé :</p> <ul style="list-style-type: none"> Un marché de l'usagé existe pour des produits équivalents, mais les données disponibles demeurent limitées. <p>Valeur de rachat garantie :</p> <ul style="list-style-type: none"> Une valeur de rachat garantie est offerte, mais inférieure à celle des véhicules MCI équivalents. <p>Horizon de propriété :</p> <ul style="list-style-type: none"> Propriété à moyen terme prévue (4 à 6 ans). 	<p>Valeur résiduelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> Niveau de confiance faible. <p>Marché de l'usagé :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucun marché structuré de l'usagé n'est actuellement établi. <p>Valeur de rachat garantie :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune valeur de rachat garantie n'est offerte. <p>Horizon de propriété :</p> <ul style="list-style-type: none"> Propriété à court terme envisagée.

VOTRE PARC DE VÉHICULES EST-IL PRÊT POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ?
UNE ÉVALUATION OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE

Facteur du CTP	■ Vert (CTP favorable)	■ Jaune (CTP conditionnel)	■ Rouge (Risk élevé / CTP défavorable)
<p>Assurance Type : OPEX</p> <p>Remarque : les primes pour les VEB sont généralement plus élevées que celles des véhicules MCI équivalents. Cela s'explique notamment par une valeur de remplacement plus élevée, des exigences de réparation spécialisées, un nombre limité d'ateliers qualifiés et des délais d'indemnisation plus longs. Les primes devraient diminuer à mesure que les assureurs gagnent en expérience et que les données sur les sinistres se consolident. Les exploitants sont encouragés à obtenir des soumissions propres aux VEB dès le début du processus d'évaluation, sans présumer de l'application des primes actuelles des véhicules MCI.</p>	<p>Augmentation de prime d'assurance gérable :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les primes d'assurance pour les VEB n'excèdent pas 20 % celles des véhicules MCI équivalents. • L'assureur possède une expérience avérée en assurance de parcs de véhicules commerciaux électriques et offre des conditions concurrentielles. • La couverture est complète (responsabilité civile, collision, marchandises, pertes d'exploitation), sans exclusions spécifiques aux VEB. 	<p>Augmentation modérée de la prime d'assurance :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les primes d'assurance pour les VEB se situent entre 20 % et 50 % au-dessus de celles des véhicules MCI équivalents. • L'assureur dispose d'une expérience limitée en matière de VÉ commerciaux et adopte une approche de tarification prudente. • Une couverture est offerte, mais peut inclure des conditions propres aux VEB, par exemple des franchises plus élevées en cas de dommages à la batterie ou des exclusions liées à certains scénarios de recharge. 	<p>Augmentation importante de la prime ou lacunes de couverture :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les primes pour les VEB dépassent de plus de 50 % celles des véhicules MCI équivalents, ou l'obtention d'une couverture complète s'avère difficile. • L'assureur est peu familier avec les VÉ commerciaux et applique une majoration importante liée au risque. • La couverture peut exclure des scénarios clés, par exemple les événements thermiques liés aux batteries ou la responsabilité associée aux infrastructures de recharge. • Le nombre d'assureurs disposés à couvrir ce type de véhicule est limité sur le marché.
<p>Autres incitatifs fiscaux (amortissement accéléré, subventions, financement à conditions avantageuses)</p>	<p>Incitatifs fiscaux et financiers favorables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amortissement accéléré disponible (ex : catégories DPA 55/56 - déduction de 100 % la 1^{re} année pour les VÉ, comparativement à 30% pour la catégorie 16 pour véhicules MCI). • Financement à conditions avantageuses offert (ex : financement de la BDC à 0% pour investissements). • La politique d'amortissement reflète la durée de vie complète du véhicule. 	<p>Incitatifs fiscaux standards</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les taux d'amortissement usuels s'appliquent. • Certains mécanismes de financement avantageux sont disponibles (ex : programmes provinciaux ou conditions préférentielles offertes par certains prêteurs pour les VÉ), mais ils sont moins favorables que dans le scénario vert. 	<p>Aucun incitatif fiscal ou financier significatif.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucun amortissement accéléré n'est disponible. • Aucune subvention ni financement à conditions avantageuses n'est offert. • Seules des modalités de financement commercial standard sont accessibles.

VOTRE PARC DE VÉHICULES EST-IL PRÊT POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ?
UNE ÉVALUATION OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE

Facteur du CTP	■ Vert (CTP favorable)	■ Jaune (CTP conditionnel)	■ Rouge (Risk élevé / CTP défavorable)
<p>Situation des flux de trésorerie et période de récupération Type: CAPEX/OPEX</p>	<p>Flux de trésorerie positif ou neutre atteignable en moins de 5 ans :</p> <ul style="list-style-type: none"> Avec combinaison d'incitatifs financiers, d'économies de carburant et de réductions des coûts d'entretien. Accès à des sources de financement favorables (taux préférentiels pour les VÉ, prêts verts, programmes provinciaux). Période de récupération inférieure à 5 ans. 	<p>Flux de trésorerie négatif à court terme, mais trajectoire d'amélioration</p> <ul style="list-style-type: none"> Un certain soutien sous forme de subventions est disponible (par exemple subventions pour l'évaluation de projets ou la formation). Période de récupération comprise entre 5 et dix ans. Une planification financière rigoureuse est nécessaire. 	<p>Flux de trésorerie négatif sans trajectoire claire vers l'équilibre :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucun soutien sous forme de subventions ni de financement avantageux n'est accessible. La période de récupération dépasse 10 ans ou la valeur actualisée nette est négative sur la durée de vie du véhicule.
<p>Autres coûts variables (main-d'œuvre, intégration des outils, assurance, impacts opérationnels) Type: OPEX</p>	<p>Main-d'œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> Amélioration du bien-être et de la rétention du personnel, avec peu ou pas de coûts additionnels en main-d'œuvre. <p>Intégration des outils:</p> <ul style="list-style-type: none"> Intégration simple des systèmes de surveillance des VEB et des logiciels de gestion des bornes de recharge (CMS) aux outils opérationnels existants. <p>Gains opérationnels :</p> <ul style="list-style-type: none"> Une disponibilité accrue des véhicules et de la main-d'œuvre se traduit par une amélioration du taux d'utilisation et du potentiel de revenus. <p>Assurance des installations:</p> <ul style="list-style-type: none"> Les primes demeurent relativement similaires pour les bâtiments existants. 	<p>Main-d'œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> Amélioration limitée du bien-être et de la rétention; présence de certains coûts additionnels en main-d'œuvre. <p>Intégration des outils:</p> <ul style="list-style-type: none"> Complexité modérée pour intégrer les nouveaux systèmes aux outils opérationnels existants. <p>Gains opérationnels :</p> <ul style="list-style-type: none"> Capacité limitée à convertir l'augmentation de la disponibilité en gains de revenus concrets. <p>Assurance des installations:</p> <ul style="list-style-type: none"> Surprime requise pour couvrir certains risques en matière de sécurité, principalement liés au risque d'incendie des batteries. 	<p>Main-d'œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> Résistance du personnel et baisse de la productivité; augmentation significative des coûts de main-d'œuvre. <p>Intégration des outils:</p> <ul style="list-style-type: none"> Incapacité d'intégrer les systèmes liés aux VEB aux outils opérationnels existants. <p>Gains opérationnels :</p> <ul style="list-style-type: none"> Hausse du risque opérationnel et incapacité à gérer efficacement la transition. Risque d'impact négatif sur la perception des clients. <p>Assurance des installations:</p> <ul style="list-style-type: none"> Coûts d'assurance prohibitifs.

VOTRE PARC DE VÉHICULES EST-IL PRÊT POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ?
UNE ÉVALUATION OPÉRATIONNELLE ET FINANCIÈRE

Facteur du CTP	■ Vert (CTP favorable)	■ Jaune (CTP conditionnel)	■ Rouge (Risk élevé / CTP défavorable)
<p>Crédits carbone et facteurs réglementaires</p> <p>Remarque : les revenus associés aux crédits carbone peuvent être volatils. Il est recommandé d'examiner les cadres fédéraux, par exemple le Règlement sur les combustibles propres, et/ou provinciaux, par exemple les normes sur les carburants à faible intensité carbone, selon les juridictions applicables.</p>	<p>Facteur déterminant fort :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le parc de véhicules est exploité dans une juridiction où le prix du carbone est élevé et en hausse et/ou est soumis à une obligation réglementaire forte en matière de ventes ou d'adoption de véhicules zéro émission. Le parc de véhicules a accès à des outils ou à des partenaires permettant de générer, de suivre et de monétiser des crédits carbone, par exemple des crédits associés au Règlement sur les combustibles propres. 	<p>Facteur déterminant modéré :</p> <ul style="list-style-type: none"> Un prix du carbone est en place, mais il ne constitue pas un levier financier majeur, ou les coûts liés à la génération et au traitement des crédits sont élevés. L'accès à des outils ou à des partenaires pour générer, suivre et monétiser des crédits carbone demeure incertain. 	<p>Aucun facteur déterminant :</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucun signal de prix du carbone significatif ni obligation réglementaire en matière de véhicules zéro émission ne s'applique. Aucune possibilité de revenus liés aux crédits carbone n'est disponible.

