



ÉcoHack-ta-ville Ottawa – Présentation finale groupe 2

LA PROBLÉMATIQUE : Le manque d'infrastructure de recharge constitue un obstacle à la possession d'un véhicule électrique pour les personnes qui résident et travaillent à Ottawa.

INDIVIDUS	ENTREPRISES	GOUVERNEMENT
<ul style="list-style-type: none">• Pas de chargeur = pas de VE• Coût de l'installation• Changement de mode de vie• Manque de connaissances	<ul style="list-style-type: none">• ROI vs coût, absence d'analyse de rentabilité• Aucune connaissance des tendances• Changement de mode de vie	<ul style="list-style-type: none">• Manque d'appropriation• Manque de talent et de capacité• Manque d'incitations pour les consommateurs·trices, surtout en Ontario

LES SOLUTIONS ACTUELLES

- Financement fédéral jusqu'à 5 000 \$, mais pas de financement pour l'installation du chargeur lui-même, surtout en Ontario
- RNCan (Ressources naturelles Canada) a des programmes d'infrastructure - PIVEZ.
- Ville d'Ottawa - Installation de chargeurs à usage public
- Privilèges de stationnement

Quelle contribution peut-on obtenir?

La contribution que RNCan offre dans le cadre de ce programme sera limitée à cinquante pourcent (50%) des coûts totaux du projet jusqu'à un **maximum de cinq millions de dollars (5 000 000 \$) par projet et à un maximum de deux millions de dollars (2 000 000 \$) par projet pour les organismes d'exécution**. Les demandes soumises aux organismes d'exécution par les bénéficiaires finaux seront limitées à moins de 100 000 \$.

Le financement maximal par type d'infrastructure est:

Type d'infrastructure	Puissance	Financement maximal
Borne de recharge de niveau 2 (208/240 V)	3,3kW à 19,2 kW	Jusqu'à 50% des coûts totaux du projet jusqu'à un maximum de 5 000 \$ par connecteur
Borne de recharge rapide	20 kW à 49 kW	Jusqu'à 50% des coûts totaux du projet jusqu'à un maximum de 15 000 \$ par borne
Borne de recharge rapide	50 kW à 99 kW	Jusqu'à 50% des coûts totaux du projet jusqu'à un maximum de 50 000 \$ par borne
Borne de recharge rapide	100 kW ou plus	Jusqu'à 50% des coûts totaux du projet jusqu'à un maximum de 75 000 \$ par borne
Station de ravitaillement à hydrogène	Minimum de 700 bar ou 350 bar	Jusqu'à 50 % des coûts totaux du projet jusqu'à un maximum de 1 000 000 \$ par site

Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ)

L'ÉCART ENTRE CE QUI EXISTE ET LES PERSONNES PRINCIPALEMENT AFFECTÉES? QUELS SONT LEURS PRINCIPAUX BESOINS?

Il existe des lacunes qui affectent les individus, les entreprises et le gouvernement. En voici quelques-unes :

- Le caractère abordable des stations de recharge pour les individus
- Manque de prévisibilité du nombre de VE sur les routes
- Capacité du réseau électrique
- Développement de la technologie (contrairement à l'utilisation des combustibles fossiles, nous ne maîtrisons pas les VE)

De quoi ont-ils besoin ?

- Abordabilité
- Accessibilité
- Une orientation claire, notamment pour le gouvernement - on peut s'inspirer d'autres villes et pays

QUELLES SONT LES ZONES D'IMPACT (1 à 3) À PRIORISER? ET POURQUOI?

- La ville devrait soutenir de meilleures incitations et examiner les meilleures pratiques internationales (privilèges fiscaux, plaques d'immatriculation, factures de services publics, etc.)
- Encourager les associations d'entreprises et les chambres de commerce à jouer un rôle moteur dans la mise en place d'infrastructures pour les VE.
- Encourager les stations-service et les épiceries à installer des stations de VE
- Mobiliser toutes les parties prenantes internes et externes
- Inciter les institutions financières à soutenir l'infrastructure

NOS APPRENTISSAGES DURANT LE PROCESSUS ET CE QUE NOUS UTILISERONS DANS LE FUTUR

Ce que nous retenons de ce processus est qu'il est absolument nécessaire d'apporter des changements qui auront un impact positif sur les citoyen·ne·s en général, et sur les consommateurs·trices en particulier. Les VE et les stations de recharge permettent d'assainir l'air, de réduire les gaz à effet de serre, d'atteindre notre objectif de carboneutralité et d'améliorer la santé de tous.

Cela dit, nous avons également appris qu'il existe un écart certain dans la compréhension des rôles et des responsabilités des différentes parties prenantes.

NOS APPRENTISSAGES DURANT LE PROCESSUS ET CE QUE NOUS UTILISERONS DANS LE FUTUR

Nous sommes très heureux de constater que les prochaines étapes que nous proposons sont tout à fait réalisables. Les voici à nouveau :

- **Les gouvernements** doivent réunir toutes les parties prenantes autour de la table pour travailler sur la législation et les politiques, les programmes de financement, les incitations, la capacité du réseau, etc.
- **Les entreprises** peuvent alors jouer un rôle plus important dans la commercialisation des VE et des stations de recharge, car la nouvelle norme est que les consommateurs·trices soutiennent les entreprises qui sont à la fois motivées par un objectif et par le profit.
- **Les individus** adopteront un nouvel état d'esprit si on leur montre de manière adéquate et efficace les avantages des VE et des stations de recharge en termes de protection de notre planète et de réduction du coût du véhicule à long terme.