

STRATÉGIE SUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET LES BORNES DE RECHARGE PUBLIQUES

RÉSUMÉ DESTINÉ AU PUBLIC

Avril 2024

Contexte

La Ville de Fredericton a adopté un plan d'adaptation aux changements climatiques en 2020, puis un plan municipal d'énergie et d'émissions (PMEE) et un plan communautaire d'énergie et d'émissions (PCEE) en 2021. En février 2022, la Ville a adopté de nouveaux objectifs plus ambitieux de réduction des GES, soit une réduction de 50 % d'ici à 2030 et un engagement zéro émission nette d'ici à 2050.

Pour atteindre ces objectifs, les autorités municipales de Fredericton souhaitent réaliser une transition vers des véhicules à zéro émission dans toute la ville, ce qui les a amenées à charger la société Dunsky Energy + Climate Advisors (DECA) d'élaborer une stratégie pour électrifier notre parc de véhicules légers. Dans le cadre de ce processus, la Ville a réalisé un sondage auprès des résidents et organisé un atelier réunissant diverses parties concernées afin de recueillir des avis sur les besoins de recharge des véhicules électriques et sur les initiatives que la Ville pourrait entreprendre à cet égard. Ce document présente les actions proposées par la Ville, lesquelles s'appuient sur ces avis ainsi que sur les recherches et l'expertise de DECA.

Le PMEE et le PCEE contiennent des stratégies de réduction des émissions liées aux transports prévoyant des investissements dans le transport actif et le transport en commun ainsi que des campagnes de promotion de ces modes de déplacement. La Ville met également en œuvre un plan d'électrification de son propre parc de véhicules parallèlement à l'élaboration de la présente stratégie globale sur les véhicules électriques. Cette stratégie doit donc être appréhendée et mise en œuvre dans le contexte d'une démarche plus large de réduction des émissions liées aux transports à Fredericton, visant à réduire la dépendance des résidents à l'égard des véhicules personnels et à faire en sorte que les véhicules personnels restants produisent moins d'émissions (généralisation des véhicules électriques).

Définitions

VE : Véhicule électrique (aux fins du présent document, nous ne nous intéressons qu'aux véhicules légers).

VZE : Véhicule zéro émission. Véhicule ne produisant pas d'émissions d'échappement ou ayant le potentiel de ne pas en produire, ce qui comprend les véhicules entièrement électriques (VEE) et les véhicules hybrides rechargeables (VHR).

VEE : Véhicule entièrement électrique, à batterie.

VHR : Véhicule hybride rechargeable. Véhicule électrique équipé d'un moteur à essence d'appoint.

VL : Véhicule léger, ce qui comprend les automobiles, les véhicules utilitaires sport et les camionnettes, mais exclut les véhicules moyens et lourds de plus grande taille (par exemple, les autobus, les camions de livraison, les fourgonnettes, les véhicules d'entretien des rues, etc.).

Borne de recharge : Borne de recharge pour véhicules électriques, également appelée borne de recharge pour VE ou borne de recharge électrique.

Niveau 2 : Catégorie de bornes de recharge pouvant fournir jusqu'à 20 kW d'électricité. Ces bornes sont surtout utilisées pour la recharge à domicile, la recharge de parcs de véhicules et les recharges publiques lorsque les véhicules sont stationnés pendant des périodes relativement longues (plus d'une heure).

BRCC : Borne de recharge à courant continu. Borne de recharge rapide pouvant fournir de 25 kW à 350 kW d'électricité et plus. Ces bornes sont surtout utilisées le long des autoroutes ou dans d'autres lieux où les véhicules doivent être rechargés rapidement (moins d'une heure).

Prêt pour VE : Espace de stationnement prêt à accueillir une borne de recharge. Comprend toute l'infrastructure électrique nécessaire à l'installation d'une borne de recharge de niveau 2, y compris une prise de courant, mais pas la borne elle-même.

Système de gestion de l'énergie pour les véhicules électriques (SGEVE) : Système de contrôle des recharges de VE, composé d'un ou de plusieurs moniteurs, d'un équipement de communication, d'un ou de plusieurs contrôleurs, d'une ou de plusieurs minuteriers et d'autres dispositifs.

Immeuble résidentiel à logements multiples (IRLM) : Immeuble résidentiel de plus de trois logements (condominiums et appartements).

GES : Gaz à effet de serre.

Obstacles à l'adoption des VE

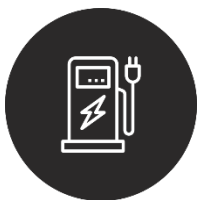
Malgré l'augmentation des ventes de véhicules électriques au Canada et ailleurs dans le monde, les habitants de Fredericton se heurtent encore à plusieurs obstacles qui entravent l'adoption généralisée de ces véhicules, notamment :



Prix d'achat élevé. Le coût initial plus élevé des véhicules électriques par rapport à leur équivalent à essence constitue un obstacle à l'adoption de la motorisation électrique. C'est le principal obstacle à l'acquisition d'un véhicule électrique pour les personnes qui ont participé à notre sondage mené auprès des habitants de Fredericton. Bien que les économies réalisées au fil du temps grâce à l'évitement des coûts d'essence ou de diesel et à la réduction des coûts d'entretien puissent se traduire par un coût total de possession (CTP) inférieur pour les véhicules électriques, de nombreux consommateurs ne se basent pas sur le CTP lorsqu'ils prennent des décisions pour de gros achats.



Accès aux recharges à domicile. Étant donné que 80 % à 90 % des recharges de véhicules électriques devraient se faire à domicile, le manque d'accès à des bornes de recharge à domicile pour certains segments de la population limitera l'adoption des véhicules entièrement électriques (VEE) par rapport aux véhicules hybrides rechargeables (VHR). Plus particulièrement, dans les grands centres urbains, les ménages qui vivent dans des immeubles résidentiels à logements multiples sont souvent confrontés à des obstacles techniques et non techniques qui empêchent l'installation de bornes de recharge sur leur lieu de stationnement habituel. En outre, certains ménages n'ont pas accès à des garages ou à des espaces de stationnement privés.



Anxiété d'autonomie et d'accès à des bornes publiques. Si la plupart des utilisateurs de véhicules électriques rechargent leur véhicule chez eux, le déploiement d'une infrastructure de recharge publique est essentiel pour atténuer l'« anxiété de l'autonomie », c'est-à-dire la crainte de ne pas pouvoir recharger son véhicule loin de chez soi. Les carences de couverture géographique des infrastructures publiques peuvent limiter la liberté d'entreprendre des parcours de longue durée. Par ailleurs, une capacité insuffisante des infrastructures de recharge peut susciter des inquiétudes quant à la disponibilité des bornes et aux risques de files d'attente. L'insuffisance, réelle ou perçue, de l'offre de bornes de recharge publiques constitue un obstacle à l'adoption des véhicules

électriques. Si l'accès à des bornes publiques peut permettre aux utilisateurs de véhicules hybrides rechargeables de couvrir de plus grandes distances sans passer à l'essence, l'anxiété de l'autonomie n'est vraiment un problème que pour les utilisateurs de véhicules entièrement électriques.



Disponibilité des véhicules. La disponibilité limitée des modèles de véhicules électriques chez les concessionnaires locaux et le peu de variété des modèles disponibles constituent un obstacle important à l'adoption des véhicules électriques. Ce problème touche principalement les plus gros véhicules (VUS, camionnettes, minifourgonnettes) où la disponibilité est limitée, voire inexistante, ainsi que les marchés plus petits comme le Nouveau-Brunswick.



Connaissances insuffisantes. Le manque d'informations (ou la mésinformation) sur les véhicules électriques, sur leur disponibilité, sur leur impact environnemental par rapport aux véhicules à essence, sur la disponibilité de bornes de recharge et sur le coût total de possession peut conduire les consommateurs à se focaliser sur le coût initial des véhicules électriques et à ignorer les avantages à long terme.

Les villes ont un rôle essentiel à jouer dans cette période de transition rapide vers l'électrification des véhicules, aux côtés des autorités fédérales et provinciales et du secteur privé. De nombreuses villes canadiennes font preuve de leadership pour réduire les obstacles à l'adoption des véhicules électriques. Fredericton pourrait s'inspirer de ces autres villes et des politiques fédérales et provinciales pour établir sa stratégie sur les véhicules électriques.

Technologies de recharge

En ce qui concerne les véhicules légers (automobiles, camionnettes, VUS et fourgonnettes), il existe trois catégories de bornes de recharge : les bornes de niveau 1, les bornes de niveau 2 et les bornes de recharge à courant continu (BRCC), parfois appelées bornes de niveau 3 ou, plus simplement, bornes de recharge rapide.

Type de borne	Puissance de recharge	Durée de recharge approx. pour une autonomie de 300 km ¹		Lieu de recharge				
		Automobile ordinaire	VUS / camionnette ordinaire	Maison individuelle	IRLM	Public	Dépôt	Site commercial partagé
Niveau 1	1,3-2,4 kW	46-25 h	69-37,5 h					
Niveau 2	3 kW	20 h	30 h					
	7 kW	8,5 h	13 h					
	9,6 kW	6 h	9,5 h					
	19,2 kW	3,25 h	4,75 h					
BRCC	25 kW	2.5 h	3.5 h					
	50 kW ¹¹	1,25 h	1,75 h					
	100 kW	36 min	54 min					
	150 kW	24 min	36 min					
	350 kW	10 min	15 min					

¹De nombreux véhicules n'ont pas besoin d'une charge complète de 300 km par jour.

Actions municipales proposées

Stratégie 1 : Développer le réseau public de bornes de niveau 2 et BRCC

Poursuivre le déploiement de bornes de recharge appartenant à la Ville

Pour atteindre les objectifs du gouvernement du Nouveau-Brunswick et du gouvernement du Canada en matière de véhicules électriques (6 % de toutes les ventes de véhicules d'ici 2025, 50 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2035, respectivement), le nombre de véhicules électriques à Fredericton devrait dépasser 20 000 d'ici 2035. La Ville de Fredericton a déjà commencé à installer des bornes de recharge, mais devra accélérer la cadence pour répondre à la demande.

L'administration municipale devrait s'associer à des partenaires et à des propriétaires fonciers pour augmenter le nombre de bornes de recharge de niveau 2 et BRCC entre 2024 et 2035 aux endroits les plus avantageux pour les résidents, y compris sur des terrains privés et municipaux. Pour ce faire, la Ville pourra investir elle-même ou recourir à des méthodes de passation de marchés à faible coût ou sans coût, décrites dans la section précédente. Les prévisions de besoin établies dans le plan de déploiement d'infrastructure de charge ci-dessous peuvent aider à déterminer le nombre total de bornes nécessaires pour accompagner la croissance des véhicules électriques.

En fait, la Ville de Fredericton devrait faire en sorte d'augmenter le nombre de bornes de recharge de niveau 2 et BRCC entre 2024 et 2035 en se basant sur les besoins de recharge prévus dans le tableau ci-dessous :

	2024	2025	2030	2035
Nombre prévu de véhicules électriques				
Parc de VE	400	700	7 100	27 900
Nombre total de bornes publiques nécessaires				
BRCC publiques	8	11	46	138
Bornes de niveau 2 publiques	60	90	670	1 933

Les résultats du sondage effectué auprès des résidents de Fredericton dans le cadre de cette stratégie montrent que les principaux emplacements suggérés pour les bornes de recharge sont les centres commerciaux, les commerces du centre-ville, les parcs et les installations récréatives ou événementielles. Étant donné que la Ville n'a de contrôle direct que sur les terrains et les installations dont elle est propriétaire et qu'elle n'est pas habilitée à installer des infrastructures de recharge sur des terrains privés, une coordination avec le secteur privé semble nécessaire sous forme de partenariats ou de campagnes de promotion pour encourager l'installation de bornes aux endroits que les habitants jugent prioritaires.

Bornes sur rue ou hors rue

En raison de la prévalence du stationnement hors rue à Fredericton et des coûts et de la complexité de l'installation de bornes de recharge sur rue, nous recommandons que Fredericton concentre ses déploiements de bornes publiques sur des emplacements hors rue. Néanmoins, lorsqu'il est raisonnablement possible d'installer des bornes de recharge sur rue et qu'elles apporteraient une valeur ajoutée aux résidents, elles ont certainement leur place dans les plans municipaux, au fur et à mesure de la croissance du parc de véhicules électriques.

Choix des sites et détermination des priorités

Il est recommandé d'utiliser les critères suivants pour déterminer où installer des bornes de recharge appartenant à la Ville :

- Terrains appartenant à la Ville (l'administration municipale pourrait aussi envisager de posséder des bornes de recharge installées sur des terrains privés dont elle obtiendrait un droit d'accès, mais cette solution pourrait engendrer de nouvelles difficultés).
- Accroître l'accès à des bornes publiques dans les secteurs de la ville où la disponibilité est faible et inexistante.
- Lieux de loisirs où de nombreuses personnes stationnent leur véhicule, notamment les parcs, les arénas et les centres communautaires ainsi que les attractions destinées au tourisme extérieur.
- Secteurs où les obstacles à la recharge à domicile sont plus importants pour les résidents :
 - Secteurs comportant plus d'immeubles résidentiels à logements multiples
 - Secteurs comportant une proportion élevée de locataires
 - Secteurs comportant une proportion élevée de résidents à revenus modestes
- Lieux de prise en charge et de dépose de passagers les plus utilisés par les taxis, afin de favoriser l'électrification du parc de taxis.

La municipalité devrait également consulter régulièrement la population et les organismes locaux afin d'actualiser et de confirmer les secteurs prioritaires pour l'installation de nouvelles bornes publiques à mesure que la ville se développera.

Les sites d'installation de bornes de recharge devraient être choisis et aménagés en fonction de divers paramètres : accès aux commodités (toilettes, magasins, divertissements, etc.), disponibilité d'un éclairage approprié, signalisation indiquant que les espaces adjacents aux bornes de recharge sont réservés aux véhicules électriques en cours de charge et accessibilité (espacement, allées accessibles, hauteur des écrans et des prises de courant, etc.)

Bornes de recharge rapide ou de niveau 2

La décision d'installer des bornes rapides (BRCC) ou de niveau 2 sur un site devrait dépendre de la capacité électrique du site et de la durée habituelle de stationnement. Les BRCC ont besoin d'une plus grande capacité électrique que les bornes de niveau 2 et il est possible que certains sites aient besoin de travaux électriques pour les accueillir. Les bornes de niveau 2 chargent plus lentement, mais elles sont moins coûteuses à installer et à exploiter, et elles exercent moins de pression sur le réseau, de sorte qu'elles devraient être privilégiées pour les sites où le temps de stationnement est généralement supérieur à une ou deux heures.

Ouverture au public des bornes aménagées dans les dépôts

Au vu de l'expérience d'autres villes, il n'est pas recommandé d'ouvrir au public les bornes de recharge installées dans les dépôts de véhicules, sauf dans des circonstances très particulières où ces dépôts sont bien situés et ne présentent pas de risque de sécurité. Par ailleurs, il pourrait être utile de permettre aux véhicules municipaux d'utiliser des bornes publiques pour réduire l'anxiété d'autonomie des conducteurs, en particulier lorsqu'ils commencent à prendre l'habitude des véhicules électriques.

Collaboration avec Énergie NB pour installer des bornes rapides sur les autoroutes

Il est également recommandé à la Ville de continuer à collaborer avec Énergie NB pour augmenter le nombre de bornes rapides sur les autoroutes près de Fredericton. La Ville pourrait promouvoir l'installation de nouvelles bornes et diffuser des informations sur les sites potentiels qui profiteraient le plus aux habitants et aux visiteurs.

Encourager les investissements privés dans les bornes de recharge publiques

La rentabilité des investissements dans les infrastructures de recharge publiques devrait augmenter au fur et à mesure que les véhicules électriques se généraliseront. Aux premiers stades de l'adoption des véhicules électriques, il sera donc particulièrement important que la Ville s'investisse dans l'installation de bornes publiques, autant directement par la

possession et l'exploitation de bornes de recharge, que par des incitations aux investissements privés.

Pour encourager et stimuler les investissements privés dans les infrastructures de recharge publiques, la Ville de Fredericton devrait explorer les méthodes suivantes :

- Contacter directement les entreprises locales disposant de places de stationnement dans des endroits prioritaires (comme indiqué ci-dessus, y compris les suggestions des résidents) afin de les inciter à installer des bornes de recharge sur leur site.
- Demander à devenir un organisme d'exécution dans le cadre du programme PIVEZ de Ressources naturelles Canada, afin de pouvoir administrer des subventions à des organisations locales pour l'installation de bornes de recharge publiques.
- Évaluer et actualiser au besoin les réglementations et les exigences de délivrance de permis et de licences afin de supprimer les obstacles à l'installation de bornes de recharge par des tiers, par exemple :
 - Vérifier que les règles de zonage et de stationnement ne créent pas d'obstacles inutiles.
 - Veiller à ce que les places de stationnement avec bornes de recharge soient prises en compte dans les exigences minimales de stationnement.
 - Annoncer que les bornes de recharge des places visiteurs peuvent être utilisées par les résidents.
 - Ne pas exiger de permis de construire ou de licences commerciales distinctes pour l'installation de bornes de recharge.
 - Vérifier que des processus sont en place pour approuver rapidement les projets d'installation de bornes de recharge.

Il est également recommandé que la Ville de Fredericton exige qu'une partie des places de stationnement dans les nouveaux projets non résidentiels soient prêtes à accueillir une borne de recharge :

- Bornes de recharge sur les lieux de travail. Il est recommandé qu'environ 10 % à 40 % des places de stationnement destinées aux employés soient prêtes à accueillir des bornes de recharge.
- Bornes pour visiteurs/clients. Il est recommandé qu'environ 15 % à 20 % des places de stationnement destinées aux visiteurs non résidentiels (par exemple, les clients des magasins, etc.) soient prêtes à accueillir une borne de recharge.

Nous reconnaissons que la Ville de Fredericton évaluera cette recommandation et ajustera sa mise en œuvre en fonction du degré d'adoption des bornes de recharge à domicile et en fonction des mesures et des politiques gouvernementales à venir, en vue d'une intégration dans les arrêtés et les règles de zonage en vigueur. Il est également prévu que la Ville voudra tenir compte des commentaires du secteur privé et des promoteurs immobiliers.

Stratégie 2 : Favoriser l'installation de bornes de recharge dans les immeubles résidentiels à logements multiples

Fredericton est une ville en pleine croissance où de nombreux immeubles résidentiels à logements multiples seront construits au cours des prochaines années, mais il faudra aussi veiller à ce que des bornes de recharges puissent être installées dans ces lieux pour que les véhicules électriques se généralisent à Fredericton. À ce titre, la Ville pourrait exiger que les nouvelles constructions disposent de la capacité électrique et du câblage nécessaires pour que les résidents puissent facilement installer une borne de recharge individuelle et mettre en place des programmes de modernisation des immeubles existants.

Exiger que toutes les places de stationnement dans les nouveaux projets résidentiels soient prêtes à accueillir une borne de recharge

Il est recommandé que la Ville de Fredericton exige que toutes les places de stationnement dans les nouveaux projets résidentiels soient prêtes à accueillir une borne de recharge (avec des dispositions raisonnables pour maintenir les droits acquis des projets qui ont déjà soumis des demandes de permis) afin que tous les résidents aient accès à des bornes de recharges individuelles. Un espace de stationnement prêt à accueillir une borne de recharge doit avoir toute l'infrastructure électrique nécessaire à l'installation d'une borne de niveau 2, y compris une prise de courant, en vue de l'installation future d'une telle borne.

De nombreux participants au sondage ont fait part de leur intérêt envers l'installation de bornes de recharge dans les stationnements d'immeubles résidentiels à logements multiples, et la plupart d'entre eux ont indiqué qu'ils étaient favorables à la modernisation des stationnements existants et/ou à l'imposition d'exigences en ce sens pour les nouveaux projets immobiliers.

Pour répondre à cette demande, la Ville de Fredericton devrait :

- Publier des directives à l'intention des promoteurs afin de faciliter le respect des règles et de les informer des pratiques exemplaires.

- Élaborer des exigences minimales de performance et des directives techniques concernant les systèmes de gestion de l'énergie pour véhicules électriques afin de réduire les coûts.
- Étudier la possibilité d'offrir des incitations telles que des réductions du nombre minimum de places de stationnement afin d'alléger le coût de préparation de toutes les places à l'installation d'une borne de recharge.

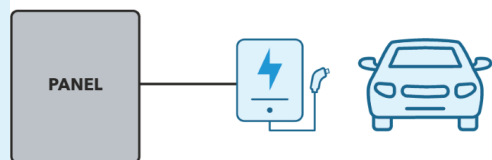
Il est entendu que la Ville de Fredericton évaluera cette recommandation en fonction des mesures et des politiques fédérales et provinciales à venir, des défis associés aux règles de zonage et aux arrêtés en vigueur, de l'état de préparation des promoteurs et de ses répercussions possibles sur les nouvelles initiatives de logement à prix abordable. Il est possible que, sur la base de ces facteurs et d'autres variables, la Ville décide de modifier son approche, son calendrier et ses conditions de mise en œuvre.

Stationnement prêt pour VE

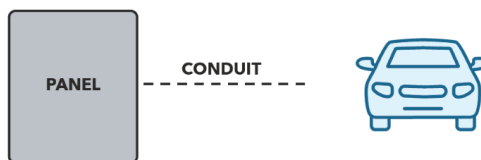
Un espace de stationnement prêt pour VE est un espace de stationnement équipé d'une sortie électrique adjacente (boîte de jonction ou prise) capable de fournir au moins une charge de niveau 2 pour véhicule électrique (tel que défini par la norme SAE J1772).

Les immeubles résidentiels entièrement prêts pour VE constituent le moyen le plus rentable, le plus pratique et le plus équitable de garantir l'accès à des recharges dans les immeubles résidentiels à logements multiples existants.

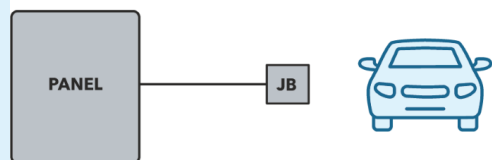
1. EVSE installed



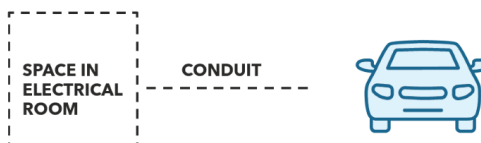
3. EV Capable



2. EV Ready



4. Conduit and Space



Soutenir les travaux de modernisation des immeubles résidentiels à logements multiples afin de les préparer à accueillir des bornes de recharge

Le parc existant d'immeubles résidentiels à logements multiples à Fredericton devra être rénové pour que les espaces de stationnement soient prêts à accueillir des bornes de recharge. Ces projets sont plus coûteux que l'ajout de l'infrastructure nécessaire lors de la

construction, de sorte que le soutien de la municipalité pour ces travaux sera essentiel afin de permettre à un maximum de résidents d'avoir accès à des bornes de recharge à domicile.

Pour soutenir la modernisation des immeubles résidentiels à logements multiples existants afin qu'ils soient prêts à accueillir des bornes de recharge, la Ville de Fredericton pourrait explorer les pistes suivantes :

- Proposer des incitations financières ou des programmes de financement pour que tous les espaces de stationnement d'un immeuble soient rénovés et prêts à accueillir une borne de recharge.
- Proposer (individuellement ou en partenariat) des ressources éducatives pour les copropriétés et les propriétaires d'immeubles locatifs souhaitant se renseigner sur les rénovations nécessaires pour permettre l'installation de bornes de recharge.
- Développer des exigences pour les rénovations complètes de stationnements d'immeubles résidentiels à logements multiples afin qu'ils soient prêts à accueillir des bornes de recharge.

Stratégie 3 : Soutenir l'électrification du parc de taxis de Fredericton

Fredericton devrait poursuivre l'électrification de son parc de taxis, malgré sa taille relativement petite, car d'autres municipalités ont ainsi pu donner un coup de fouet à leur réseau public de bornes de recharge et créer une demande de la part de véhicules à kilométrage élevé qui augmente le taux d'utilisation des bornes publiques.

Créer un objectif de véhicules zéro émission pour les taxis à Fredericton

L'électrification des taxis locaux est importante pour réduire les émissions de nos transports en raison de la forte utilisation de ces véhicules. La Ville de Fredericton devrait donc envisager l'adoption d'un objectif de 100 % de véhicules électriques pour les taxis opérant sur son territoire.

Pour aider les entreprises de taxis à atteindre cet objectif, la Ville pourrait :

- Augmenter la limite d'âge des véhicules.

- Inclure les lieux de prise en charge et de dépose de passagers les plus utilisés par les taxis dans la sélection des sites d'installation de bornes rapides dans le cadre de la stratégie 1.
- Privilégier l'installation de bornes de niveau 2 dans le cadre de la stratégie 1 à proximité des bâtiments où habitent les chauffeurs de taxi.
- Sensibiliser les chauffeurs de taxi à la technologie et aux avantages des véhicules électriques.

Autres stratégies

Récapitulatif

Trouver de nouvelles solutions de concert avec les autres niveaux de gouvernement

En plus des initiatives lancées par la Ville, les autorités municipales peuvent également demander le concours d'autres instances gouvernementales pour accélérer la croissance du parc de véhicules électriques et du réseau de bornes de recharge. Voici quelques exemples d'idées possibles :

- Demander au gouvernement provincial, à la Commission de l'énergie des services publics du Nouveau-Brunswick et à Énergie NB d'offrir des tarifs d'électricité avantageux pour la recharge des véhicules électriques.
- Demander au gouvernement provincial d'adopter un calendrier contraignant de vente de véhicules zéro émission afin de renforcer la disponibilité locale et de créer une certitude sur le marché.
- Demander aux autorités fédérales et provinciales de mettre en place des programmes d'aide financière pour la réalisation de travaux dans les immeubles résidentiels à logements multiples existants, **afin de les rendre aptes à accueillir des véhicules électriques.**

Sensibilisation du public aux avantages des véhicules électriques et aux infrastructures de recharge

Pour encourager l'adoption des véhicules électriques, il faudra penser à lancer des initiatives de sensibilisation et aider la population à prendre conscience des programmes et des infrastructures de recharge existantes et à venir. À ce niveau, Fredericton peut s'appuyer sur d'excellentes ressources locales, notamment les initiatives de la Clean Foundation et de Drive Electric Atlantic.