



POLLUTION PROBE

CLEAN AIR. CLEAN WATER.

# L'outil d'adoption et de prévision de la mobilité électrique EMAP

Élaboration d'une approche stratégique  
pour la technologie des véhicules  
électriques au Canada

**Rapport  
public  
définitif**

## AU SUJET DE POLLUTION PROBE

Pollution Probe est un organisme national caritatif sans but lucratif, ayant pour mission d'améliorer la santé et le bien-être des Canadiens par l'avancement de politiques qui conduisent à des changements positifs et tangibles dans l'environnement. Pollution Probe a fait ses preuves pour ce qui est de travailler en partenariat avec l'industrie et le gouvernement avec succès pour développer des solutions pratiques à des défis environnementaux communs.

## REMERCIEMENTS

L'élaboration de l'outil EMAP a été possible grâce au soutien de :

Ressources naturelles Canada  
Mobilité électrique Canada  
ENMAX Corporation  
Horizon Utilities  
Hydro Ottawa  
London Hydro  
PowerStream

© 2015 Pollution Probe. Tous droits réservés. Aucune partie de la présente publication ne peut être reproduite de quelque manière que ce soit sans l'autorisation préalable écrite de l'éditeur.

### **Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :**

Melissa DeYoung, gestionnaire de projet, Pollution Probe  
Téléphone : 416-926-1907, poste 239  
Courriel : [mdeyoung@pollutionprobe.org](mailto:mdeyoung@pollutionprobe.org)

## Table des matières

<b>Sommaire du projet</b> .....	3
<b>Contexte</b> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
<b>Objectifs</b> .....	5
1. <i>Faire de la recherche et produire des informations sur l'utilisation prévue de VE à l'échelle locale</i> .....	5
2. <i>Évaluer la capacité du réseau dans les quartiers renfermant des utilisateurs précoces de véhicules électriques (VE)</i> .....	5
3. <i>Favoriser la collaboration qui permettra aux services publics et à d'autres intervenants de planifier de façon stratégique le déploiement des VE avec succès au Canada</i> .....	6
<b>Méthodes de recherche</b> .....	7
<b>Avantages pour les intervenants</b> .....	8
<b>Avantages pour le Canada</b> .....	8
<b>Leçons tirées</b> .....	9
<b>Résultats et pas en avant</b> .....	10

## Sommaire du projet

Planifier l'intégration d'une technologie émergente n'est jamais tâche facile. L'outil d'adoption et de prévision de la mobilité électrique EMAP (Electric Mobility Adoption and Prediction) de Pollution Probe avait pour objectif de compiler et d'analyser des données qui pourraient servir à des services publics locaux dans l'élaboration de stratégies réussies pour le déploiement de la technologie des véhicules électriques (VE) au Canada.

Dans le cadre du projet EMAP, Pollution Probe s'est engagé dans un partenariat avec cinq services publics locaux desservant neuf municipalités participantes dans l'ensemble du Canada. Ces derniers tenaient surtout à s'assurer d'être entièrement en mesure d'intégrer un nombre important de VE dans leurs zones de desserte respectives pour ce qui est du réseau, mais ils s'intéressaient également à l'adoption de VE étant donné les avantages sociaux et environnementaux connexes. De plus, ils voulaient être sensibles aux besoins de leurs clients, proactifs dans l'encouragement de tendances de recharge de VE qui sont avantageuses pour tous les clients et progressifs dans la sensibilisation du public au sujet des VE.

L'outil EMAP a été créé et utilisé aux fins de l'intégration de méthodes complexes de recherche axée sur l'analyse de la demande avec des analyses détaillées de l'incidence sur le réseau électrique de l'exploitation de VE. Cette intégration a donné lieu à la génération des données empiriques dont les exploitants de réseaux de distribution d'électricité ont besoin pour s'assurer de pouvoir répondre à la demande d'électricité associée aux tendances prévues de recharge de VE, qui diffèrent d'un centre urbain à l'autre et au sein des diverses communautés, de manière fiable, efficiente et sécuritaire. À titre d'outil d'analyse prévisionnelle, EMAP a été conçu pour rendre les investissements de capitaux dans les actifs du réseau et l'infrastructure de recharge des VE plus efficaces en permettant d'assurer la correspondance des actifs et de l'infrastructure aux besoins du marché des utilisateurs précoces.

Ce qui fait que l'outil EMAP est tellement unique et innovateur, c'est qu'il conjugue la recherche rigoureuse axée sur l'analyse de la demande, révélant des taux prévus d'adoption des VE statistiquement significatifs et propres à des quartiers, et l'analyse de l'incidence de l'intégration au réseau à l'échelle des quartiers. Bref, l'outil EMAP repère les quartiers au sein d'une municipalité dans lesquels l'adoption de VE est probable. Ensuite, il évalue l'état de préparation du réseau de distribution d'électricité à composer avec la charge supplémentaire découlant des tendances prévues de recharge. En effet, c'est l'inégalité des tendances de la demande à l'échelle du réseau et l'idée de regroupements de VE qui poserait un défi si la gestion de la situation n'est pas adéquate.

Le projet de l'outil EMAP a été rendu possible grâce au financement de l'Initiative écoÉNERGIE sur l'innovation de Ressources naturelles Canada, de Mobilité électrique Canada et des cinq services publics partenaires qui ont offert non seulement leur appui financier, mais également leur temps et expertise tout au cours du projet.

## Contexte

Le programme de l'Initiative écoÉNERGIE sur l'innovation décrit l'électrification des transports comme possiblement la stratégie la plus efficace pour assurer au secteur des transports du Canada un avenir durable. Pour réussir la planification, l'intégration et l'adoption des véhicules électriques (VE), il faut relever des défis uniques, notamment un manque de recherche sur l'état de préparation des réseaux locaux d'électricité face à un nombre croissant de VE et le besoin d'établir des collaborations entre les divers intervenants dans l'électrification des transports. Pollution Probe, en reconnaissant ces défis et le besoin pressant d'y trouver des réponses, a élaboré le concept de l'outil d'adoption et de prévision de la mobilité électrique EMAP (Electric Mobility Adoption and Prediction) qui, selon lui, est applicable uniformément aux municipalités de l'ensemble du pays.

Le projet EMAP de Pollution Probe est né de la reconnaissance du besoin d'un outil d'analyse prévisionnelle capable de rendre plus efficaces les investissements de capitaux dans les actifs du réseau de distribution d'électricité et l'infrastructure de recharge des véhicules électriques (VE), en assurant la correspondance des actifs et de l'infrastructure aux besoins du marché des utilisateurs précoces. Le projet intègre des méthodes rigoureuses de recherche axée sur l'analyse de la demande afin de repérer les quartiers renfermant probablement un nombre relativement important d'utilisateurs précoces de VE ainsi que l'analyse détaillée de l'incidence de l'intégration au réseau d'électricité. Le but global du projet consistait à déterminer si les réseaux des services publics locaux étaient capables d'assurer la recharge d'un nombre important de VE sans dépasser la capacité des transformateurs dans les quartiers où une utilisation relativement élevée de VE est attendue au cours des années à venir selon les résultats des enquêtes, et ce, afin d'aider les services publics à élaborer des stratégies à cet égard.

Les travaux sur le projet ont commencé en avril 2013 et ont pris fin en juin 2015. Pollution Probe a travaillé en collaboration avec Mobilité électrique Canada et en partenariat avec cinq services publics locaux desservant neuf grandes municipalités canadiennes qui ont accepté de participer au projet. Ces services publics et leurs zones de desserte respectives sont les suivants :

1. Hydro Ottawa – Ottawa (Ontario)
2. Horizon Utilities – Hamilton et St. Catharines (Ontario)
3. London Hydro – London (Ontario)
4. PowerStream – Markham, Richmond Hill et Vaughan (Ontario)
5. ENMAX Corporation – Calgary et Edmonton (Alberta)

## Objectifs

Le projet de l'outil d'adoption et de prévision de la mobilité électrique EMAP (Electric Mobility Adoption and Prediction) avait trois objectifs :

1. Faire de la recherche et produire des informations sur l'utilisation prévue de VE à l'échelle locale;
2. Évaluer la capacité du réseau dans les quartiers renfermant des utilisateurs précoces de véhicules électriques (VE);
3. Favoriser la collaboration qui permettra aux services publics et à d'autres intervenants de planifier de façon stratégique le déploiement des VE avec succès au Canada.

### *1. Faire de la recherche et produire des informations sur l'utilisation prévue de VE à l'échelle locale*

Un sondage téléphonique a été réalisé dans la zone de desserte de chacun des services publics auprès de 750 personnes responsables de la décision quant à l'achat d'un véhicule à titre d'analyse de la demande, une composante de la recherche du projet EMAP qui a donné un aperçu des éléments suivants :

1. Le profil des utilisateurs précoces possibles de VE
2. La détermination de tendances dans l'utilisation de véhicules
3. La détermination de l'intérêt pour les VE ainsi que les facteurs de motivation et les obstacles à l'achat d'un VE
4. Les besoins et les préférences en ce qui concerne la recharge et l'autonomie
5. Les principales différences entre les divers groupes

Les données obtenues par la réalisation de cet objectif seront utiles à tous les intervenants du domaine des VE ou du réseau électrique pour évaluer la capacité de l'infrastructure à soutenir une utilisation croissante des VE et pour planifier un avenir dans lequel les VE s'intègrent de plus en plus dans la société canadienne. Les cinq services publics partenaires ont acquis des connaissances essentielles sur les quartiers dans leurs zones de desserte qui sont les leaders attendus pour ce qui est de l'adoption de VE – des connaissances auxquelles ils n'auraient probablement pas affecté des ressources pour acquérir s'ils n'avaient pas participé au projet EMAP.

### *2. Évaluer la capacité du réseau dans les quartiers renfermant des utilisateurs précoces de véhicules électriques (VE)*

Pour les gestionnaires de réseau et les intervenants dans le domaine des VE, la capacité des réseaux locaux de distribution à approvisionner les utilisateurs finaux de VE tout en maintenant la stabilité du réseau est une considération permanente. La recherche axée sur l'analyse de la demande a permis de mieux comprendre la nature des services de recharge nécessaires pour mieux soutenir le déploiement des VE (c.-à-d. quand et où brancher les véhicules, pendant combien de temps et l'importance de la recharge rapide pour les utilisateurs de VE). Comprendre la manière dont les VE changeront probablement le profil de la demande d'électricité à l'échelle des quartiers est indispensable pour

prendre des décisions éclairées, stratégiques et efficaces quant aux investissements dans la technologie et l'infrastructure et pour maintenir et améliorer la qualité du service.

Afin de mieux comprendre l'incidence de l'adoption prévue de VE sur la demande d'électricité, des scénarios ont été créés et des simulations ont été effectuées pour évaluer la capacité du réseau de distribution d'électricité à composer avec la charge supplémentaire découlant de la recharge de VE. Le processus à cet égard comprenait la réalisation de deux enquêtes distinctes, mais liées, et dont les services publics partenaires au projet ont été le fer de lance :

1. Une évaluation du réseau de distribution à l'échelle de quartiers, à partir de transformateurs sur poteau et en surface et jusqu'aux câbles secondaires alimentant des maisons individuelles en courant : l'incidence de la recharge de VE sur le réseau de distribution a été simulée à l'aide de données pertinentes fournies par les services publics partenaires sur les artères d'approvisionnement et les transformateurs;
2. Un examen à l'échelle de réseaux de l'incidence possible des VE sur les réseaux de distribution de municipalités participantes ayant pour objet particulier des quartiers retenus lors des travaux de recherche sur le marché pour leurs concentrations d'utilisateurs précoces.

Lors de ces enquêtes, les principales variables examinées étaient les suivantes : les taux futurs de pénétration du marché des VE; la capacité du chargeur embarqué d'un VE (ce qui détermine la vitesse à laquelle un VE peut s'alimenter du réseau), la température ambiante (puisque les températures extrêmes sont un facteur de stress pour les réseaux) et le moment de la recharge (afin d'aider les services publics à se préparer au scénario le plus favorable – soit 100 % de la recharge pendant des périodes hors pointe – et le moins favorable – soit 100 % de la recharge pendant des périodes de pointe).

Savoir où leurs réseaux étaient possiblement vulnérables en cas d'adoption rapide de VE a permis aux services publics partenaires de déterminer avec exactitude et efficacité les quartiers nécessitant un contrôle attentif de la capacité à court terme et ceux dont la capacité était suffisante pour soutenir l'adoption d'un nombre important de VE.

### *3. Favoriser la collaboration qui permettra aux services publics et à d'autres intervenants de planifier de façon stratégique le déploiement des VE avec succès au Canada*

L'un des principaux objectifs du projet EMAP consistait à sensibiliser les gestionnaires de réseau à l'importance de la tendance d'adoption accrue de VE et à entamer le dialogue à cet égard entre un groupe auparavant hétérogène d'intervenants dans le domaine de la planification des transports et des secteurs de l'automobile et de l'énergie. Tous les intervenants engagés au cours du projet EMAP ont pris connaissance de tous les acteurs qu'il faut engager dans la création et la prestation de stratégies réussies pour l'entrée des VE. Les services publics partenaires ont reçu les outils et les connaissances dont ils ont besoin pour élaborer et mettre au point de telles stratégies. Ainsi, alors que le gouvernement, l'industrie ou des groupes de citoyens s'adresseront à eux au sujet de l'entrée des VE, ils auront amplement d'informations et des contacts experts sur qui s'appuyer grâce à leur participation au projet EMAP.

## Méthodes de recherche

À titre de groupes consultatifs participant à l'étude, des représentants d'organismes intervenants ayant un rôle essentiel à jouer dans l'avenir de l'électrification des transports dans les neuf municipalités se sont réunis régulièrement pour contribuer au projet en général, faire part d'expertise technique et offrir des conseils concernant tous les jalons et les éléments livrables. Grâce à la participation des membres du groupe consultatif, le projet se déroulait à la lumière de perspectives locales, ce qui a ajouté à la crédibilité, la valeur et la pertinence des recommandations et des objectifs stratégiques proposés aux services publics dans les rapports du projet.

Le projet a donné lieu à la production d'un rapport définitif approfondi pour chaque service public participant qui décrit les quartiers renfermant des utilisateurs précoces de VE dans leurs zones de desserte et évalue l'état de préparation des réseaux locaux face à une adoption importante de VE, mais également à la production d'un certain nombre de rapports complémentaires pour chaque zone de desserte. Ces rapports complémentaires comprennent des rapports d'étude du marché détaillés et propres aux municipalités, produits par Environics Research Group, fondés sur des sondages téléphoniques robustes statistiquement significatifs ainsi que des rapports d'évaluation de réseaux de distribution d'électricité produits par les services publics. Hydro Ottawa et PowerStream ont produit des rapports d'évaluation de réseaux avec l'aide d'étudiants et de membres du corps professoral du département d'électronique de l'Université Carleton et de l'école de technique du génie et d'études environnementales du Collège Georgian, respectivement.

L'analyse de la demande, une composante de la recherche du projet EMAP, a pris la forme d'un sondage téléphonique détaillé auprès de 750 consommateurs (l'échantillon déterminé par Environics pour s'assurer de la signification statistique) dans chacune des zones de desserte des cinq services publics partenaires. Les sondages réalisés dans chaque zone de desserte étaient uniques – quoique plusieurs groupes de questions soient uniformes dans tous les sondages – pour tenir compte des besoins et des intérêts propres aux services publics tel qu'ils ont été déterminés en consultation avec les groupes consultatifs. Seuls les conducteurs titulaires d'un permis et âgés de 18 ans et plus, responsables au sein leurs ménages de la prise de décisions quant à l'achat d'un véhicule et qui avaient acheté ou loué un véhicule neuf entre 2011 et 2014, ou qui comptait acheter ou louer un véhicule neuf entre 2014 et 2017. Des données existantes d'Environics, obtenues du système de segmentation PRIZM C2 de ce dernier, ont servi à déterminer les codes postaux dans chaque municipalité participante où les profils démographiques indiquaient la probabilité d'adoption précoce de VE. Les résidents des quartiers désignés par ces codes postaux étaient le public cible de la recherche directe au moyen de sondages téléphoniques.

Chaque répondant au sondage a été interrogé quant aux principaux facteurs d'influence dans sa décision quant à l'achat d'un véhicule et à propos de ses connaissances et ses perceptions relatives aux VE. Des questions concernant ses tendances relatives à la mobilité, le niveau de revenus du ménage et son niveau de scolarité. Il a été intéressant de constater que les candidats à l'utilisation précoce de VE avaient tendance à être des gens âgés de plus de 45 ans relativement à l'aise et ayant des niveaux de scolarité au-dessus de la moyenne.



Le regroupement des ressources ci-dessus a permis de faire un examen approfondi de l'incidence sur le réseau des tendances vers une utilisation accrue de VE, des tendances déjà évidentes dans la plupart des villes canadiennes.

## Avantages pour les intervenants

Actuellement, les services publics ne sont pas en mesure de prévoir le lieu et le moment où les véhicules électriques (VE) accéderont à leurs réseaux de distribution. Le projet EMAP a aidé les services publics à se préparer en vue de l'approvisionnement plus important en électricité nécessaire pour desservir le nombre prévu de VE dans leurs zones respectives.

Il est essentiel à la réussite de l'entrée des VE au Canada auprès des consommateurs et des entreprises pour les services publics, les fabricants d'automobiles et le gouvernement d'agir de manière coordonnée et proactive. L'établissement et le renforcement de telles collaborations sont importants pour le déploiement stratégique et réussi de la technologie des VE dans l'ensemble du Canada. À cette fin, le projet de l'outil d'adoption et de prévision de la mobilité électrique EMAP (Electric Mobility Adoption and Prediction) a réuni un groupe informé d'intervenants de secteurs multiples, capable de faire avancer le dialogue nécessaire à la réussite de l'entrée des VE au-delà des neuf municipalités participantes. Pollution Probe s'attend à ce que les réseaux d'experts qu'il a réunis continueront non seulement à travailler ensemble à l'avenir, mais qu'ils prendront de l'ampleur et à la longue, qu'ils s'établiront dans tous les secteurs de la société canadienne.

## Avantages pour le Canada

Somme toute, le projet de l'outil d'adoption et de prévision de la mobilité électrique EMAP (Electric Mobility Adoption and Prediction) avait pour objectif de favoriser l'adoption avec succès des véhicules électriques (VE) au Canada. Étant donné que le projet a tout récemment pris fin, il est trop tôt pour savoir dans quelle mesure cet objectif a été réalisé puisque la diffusion de la plupart des leçons tirées et leur intégration dans les politiques municipales, les pratiques des entreprises locales et les préférences des consommateurs prendront du temps. Il est pourtant évident que le projet demeurera pertinent pendant des décennies à venir alors que les réseaux municipaux sont modifiés et mis à niveau pour composer avec la croissance de plus en plus rapide du marché des VE. Les méthodes élaborées au cours du projet EMAP pourront servir à répétition à tout service public qui se prépare à adopter de nouvelles pratiques de gestion du réseau afin de répondre à la demande croissante de recharge de VE.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre et de principaux contaminants atmosphériques est le principal avantage de l'adoption de VE. Accroître le nombre de VE sur les routes du Canada permettra de réduire la consommation de combustibles fossiles par le déplacement de véhicules classiques dans le secteur des transports. Les VE présentent d'autres avantages : réduire le bruit de la circulation, créer de nouvelles occasions d'affaires qui pourraient entraîner le développement économique local, réduire les facteurs anthropiques menant à l'effet d'îlot thermique urbain, sensibiliser davantage le grand public à l'environnement et réduire le coût total de la possession de véhicules.

## Leçons tirées

Tout au cours de l'exécution du projet de l'outil d'adoption et de prévision de la mobilité électrique EMAP (Electric Mobility Adoption and Prediction), le principal obstacle était le scepticisme de la part de bon nombre d'intervenants quant à la capacité des véhicules électriques (VE) à supplanter les véhicules classiques par rapport à d'autres moyens de transport personnel. Rien ne garantit que les VE deviendront le moyen privilégié de transport personnel dans les décennies à venir, mais actuellement, ils constituent l'option la plus viable par rapport aux moyens de transport dépendant des combustibles fossiles et le rythme de l'innovation technologique relative aux batteries et à l'efficacité des véhicules en général s'accélère. La sensibilisation s'est avérée une mesure importante d'atténuation au scepticisme au sujet des VE et non seulement sur l'amélioration rapide des éléments techniques des VE, mais également sur le taux d'adoption ailleurs dans le monde.

Il a été constaté qu'à l'heure actuelle, les réseaux locaux de chacun des services publics partenaires sont capables de soutenir un volume important de VE, sans craindre des perturbations du service ou des problèmes de capacité. Plusieurs intervenants ont compris de ce constat que leurs réseaux locaux étaient essentiellement prêts à l'entrée des VE à court terme et que la prise d'autres mesures proactives en vue de l'intégration des VE pouvait attendre jusqu'à une date ultérieure indéterminée. Pollution Probe est de l'avis que ces derniers ne tiennent pas compte de la rapidité avec laquelle les technologies émergentes peuvent entrer dans le courant économique général et du temps qu'il faut pour mettre en œuvre des mises à niveau systémiques de l'infrastructure. Il faut travailler davantage avec les services publics et les administrations municipales pour formuler des prévisions justes de l'adoption des VE et planifier les réseaux électriques de l'avenir. Pour les éléments d'un réseau intelligent tels que les technologies V2G (du véhicule au réseau), il faut des feuilles de route stratégiques et une planification proactive établissant les formes que ces technologies pourraient prendre en vue de tirer les meilleurs avantages dans des régions précises. Les services publics et les gouvernements locaux doivent travailler ensemble pour trouver un équilibre entre la préparation aux technologies émergentes et la promotion active de technologies offrant des avantages manifestes sur le plan environnemental, social et économique aux milieux qu'ils représentent. Si les services publics et les gouvernements ne prennent pas position sur les technologies émergentes sous forme d'analyses robustes de rentabilité, ils se trouveront relégués à un rôle de second plan dans le développement des technologies émergentes et ne profiteront pas des avantages inhérents à la prise de risques calculés et en toute connaissance de cause.

## Résultats et pas en avant

Les cinq rapports définitifs du projet EMAP – un rapport pour chaque service public participant – ont été publiés sur le site Web de Pollution Probe (<http://www.pollutionprobe.org/transportation/emap-reports/>) et ont été offerts sans frais au public. Les méthodes employées lors du projet sur l’outil d’adoption et de prévision de la mobilité électrique EMAP (Electric Mobility Adoption and Prediction) présentent beaucoup de potentiel de reproduction ailleurs et à l’avenir, Pollution Probe se servira des rapports définitifs afin de promouvoir l’élaboration de stratégies pour l’entrée des véhicules électriques (VE) auprès de municipalités et de services publics partout au Canada. Des descriptions détaillées du projet EMAP sous forme de modèles du processus ont été préparées pour chacun des services publics, constituant ainsi la base d’un outil empirique d’analyse pour soutenir et informer l’élaboration continue de stratégies de soutien des VE à mesure que le marché évolue et prend de l’ampleur. L’établissement et l’engagement de groupes consultatifs d’experts dans les zones de desserte de chacun des services publics partenaires ont également permis de créer des champions des VE au sein des municipalités participantes et de leur donner les connaissances dont ils ont besoin pour encourager davantage le déploiement des VE et les efforts de préparation à cet égard.

Les intervenants et les établissements d’enseignement participant au projet EMAP ont acquis des connaissances et développé leur capacité de s’engager dans l’élaboration de politiques et de faire de la sensibilisation à grande échelle sur les défis que présentent l’adoption des VE et les solutions pour y répondre. Par exemple, le partenariat entre Pollution Probe et l’Université Carleton a contribué aux efforts continus de recherche de cette dernière relativement à l’incidence des VE sur les réseaux locaux. L’engagement avec l’Université Carleton et le Collège Georgian a également permis de hausser le profil des technologies des VE au sein de ces établissements d’enseignement, ouvrant ainsi la voie à des recherches ultérieures.

L’outil EMAP a produit des données précieuses sur les quartiers susceptibles de renfermer des utilisateurs précoces de VE et sur l’état de préparation des réseaux locaux quant à l’intégration d’un nombre de plus en plus important de VE, et ce, dans des municipalités représentant 13 % de la population totale du Canada et 16 % de la population urbaine du pays (là où la demande de VE est la plus forte). Connaître les tendances et les préférences de mobilité et les opinions en général sur les VE d’un pourcentage aussi important de la population canadienne permettra aux décideurs et aux intervenants dans le domaine des transports à l’échelle du pays une grande quantité des informations dont ils ont besoin pour entamer des efforts vigoureux de déploiement des VE. Pour ce qui est de ses travaux de suivi découlant du projet EMAP, Pollution Probe travaillera avec les administrations municipales sur des stratégies de déploiement des VE et engagera d’autres services publics sur la possibilité d’exploiter le cadre de l’outil EMAP. Les administrations municipales possèdent plusieurs forces pertinentes au déploiement des VE qui font défaut aux services publics, notamment : la capacité d’adopter des règlements relatifs à l’infrastructure des VE et l’état de préparation à cet égard; la possibilité de faire de l’incitation à l’achat et à l’utilisation de VE; la capacité de miser sur les actifs immobiliers publics pour le déploiement des VE; la liberté de faire la promotion active des VE et de s’engager dans des efforts connexes de sensibilisation et de diffusion externe.

Selon l'ensemble des partenaires et participants au projet, le projet EMAP était une réussite totale en général et la valeur du processus a dépassé leurs attentes. Les recommandations issues du projet commencent déjà à se manifester dans les politiques et les pratiques des entreprises locales participantes de distribution de l'électricité. Par exemple, en 2015, PowerStream a décidé d'aller de l'avant avec la planification et la mise en place d'un réseau de bornes de recharge de niveau 3 dans la région de Markham. Ce réseau permettra de répondre aux préoccupations des utilisateurs futurs de VE quant à l'autonomie tout en optimisant les possibilités de rendre commode la recharge dans les circuits de banlieue à forte circulation. Tous les services publics partenaires entreprendront des travaux au cours des années à venir qui détermineront grandement la facilité avec laquelle leurs clients arrivent à faire la transition des véhicules à essence aux véhicules électriques – des travaux fondés sur les résultats du projet EMAP.

Alors que les taux d'adoption de VE continuent de s'accélérer dans le monde entier, dépassant les estimations sur la pénétration du marché d'il y a seulement quelques années, il est important pour les exploitants de réseaux locaux d'électricité d'être prêts à un virage fondamental dans le transport personnel. Le positionnement des services publics pour jouer un rôle essentiel de facilitateur dans l'accélération de l'adoption et l'utilisation des VE était ce que le projet EMAP avait pour objectif premier, et ce positionnement représentera sa principale réalisation.