

Note d'information : Assurer la pérennité des immeubles multilogements pour la recharge des véhicules électriques (VÉ)

Ce que les décideurs doivent savoir

Cette note d'information explique pourquoi les décideurs canadiens doivent soutenir des mesures exhaustives visant à assurer la pérennité des immeubles multilogements grâce à l'installation d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques (VÉ). Elle décrit la manière dont les politiques, les programmes et les investissements peuvent garantir l'accès à une borne de recharge pour VÉ à domicile pour tous les résidents.

Les habitants d'immeubles multilogements ont besoin d'un accès à une borne de recharge à domicile

- Le Canada propose un règlement visant à garantir que, **d'ici 2035, tous les nouveaux véhicules de promenade vendus seront des véhicules zéro émission (VZÉ)**. La majorité de ces véhicules sera constituée de VÉ, qui doivent être branchés pour être rechargés.
- Sur la base du cycle de vie, les **VÉ représentent actuellement la technologie automobile la plus rentable**. Puisque le coût de production des batteries diminue en raison des effets d'apprentissage et des économies d'échelle, les **coûts d'achat et de location des VÉ continueront à diminuer**. À mesure que le nombre de propriétaires de VÉ augmente, un nombre croissant de VÉ d'occasion arrivera sur le marché. Cette tendance présentera des opportunités significatives pour les ménages à faible et moyen revenu, qui ont généralement tendance à éviter l'achat de voitures neuves. Il a été estimé que d'ici 2030, les conducteurs à faible revenu pourraient économiser environ 7 % du budget total de leur ménage en conduisant un VÉ d'occasion¹.
- **La recharge à domicile est le moyen le plus abordable et le plus pratique de recharger son véhicule**. Cependant, contrairement à la plupart des habitants de maisons individuelles, la majorité des résidents d'immeubles multifamiliaux se trouvent dans l'incapacité d'installer aisément une borne de recharge par eux-mêmes.
- La recharge à domicile présente également d'autres avantages par rapport à la recharge dans un lieu public :
 - Pour les **propriétaires de copropriétés divisées et d'immeubles**, il s'agit d'une commodité de plus en plus recherchée;
 - Pour les **villes**, cela permet de réduire la surface de terrain à consacrer aux bornes de recharge publiques pour VÉ, libérant ainsi un espace public précieux pour d'autres usages;

¹ International Council on Clean Transportation. *When might lower-income drivers benefit from electric vehicles? Quantifying the economic equity implications of electric vehicle adoption*. Février 2021.

- Pour **tous les paliers de gouvernement**, cela permet de réduire l'investissement total requis pour l'infrastructure de recharge des VÉ, étant donné que l'infrastructure de recharge publique a tendance à être plus coûteuse que l'installation adéquate d'une borne de recharge à domicile;
- Pour les **distributeurs d'énergie**, cela améliore les possibilités d'exploiter la flexibilité des bornes de recharge pour VÉ à domicile, pour ainsi construire un réseau électrique flexible et rentable.
- Pour atteindre les **objectifs climatiques** et optimiser les **occasions économiques** que présentent les VÉ, nous devons **assurer la pérennité des immeubles multilogements** en permettant à tous les résidents disposant d'un espace de stationnement de recharger leur véhicule à domicile. Cette anticipation des besoins futurs permet d'**éviter les approches sous-optimales** et des **actifs irrécupérables**.

Une part croissante de la population canadienne vit dans des immeubles multilogements

- Les immeubles multilogements comprennent les immeubles en copropriété, les appartements locatifs et les coopératives. Aux fins de la présente note, les immeubles multilogements désignent les logements de type appartement et la plupart des maisons en rangée.
- Environ **un Canadien sur trois** vit dans un bâtiment multifamilial. Dans les centres urbains, cette part est beaucoup plus élevée; allant jusqu'à **60 %** dans les régions métropolitaines de Montréal et de Vancouver.
- Des Canadiens issus de tous les milieux vivent dans des immeubles multilogements. Toutefois, les **personnes à revenu faible ou moyen** sont plus susceptibles d'être **locataires**², et de vivre dans des immeubles multilogements (appartements locatifs ou immeubles en copropriété)³. Il est donc **important, aux fins d'équité sociale**, de garantir un accès universel à une borne de recharge pour les résidents des immeubles multilogements.
- Au Canada, les **immeubles en copropriété sont plus courants** que les logements locatifs construits spécifiquement à des fins de location. Malheureusement, il peut s'avérer particulièrement complexe d'adapter le stationnement des immeubles en copropriété aux VÉ en raison de la complexité des processus de décision, des contraintes financières et de l'impossibilité d'échanger des espaces de stationnement entre les résidents en raison de la plupart des modes d'occupation du stationnement des immeubles en copropriété. Près de 40 % des logements en copropriété au Canada sont loués⁴, ce qui signifie qu'il est aussi important pour les locataires d'assurer la pérennité de leur immeuble en copropriété.

² <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/46-28-0001/2021001/article/00017-fra.htm>

³ <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/75f0002m/75f0002m2020003-fra.htm>

⁴ <https://www150.statcan.gc.ca/n1/fr/daily-quotidien/220921/dq220921b-fra.pdf?st=shqMCcol>

Tirer parti de la construction de nouveaux bâtiments et de la modernisation du parc immobilier existant

- Pour les **nouveaux** immeubles multilogements, la meilleure solution est d'**exiger des promoteurs qu'ils rendent tous les espaces de stationnement « Prêt pour VÉ »** pour une recharge de niveau 2. Les espaces de stationnement « Prêt pour VÉ » disposent d'une prise électrique adjacente, sur laquelle une borne de recharge pour VÉ pourra être installée lorsque les ménages s'équiperont d'un VÉ (voir ci-dessous).
- Pour les immeubles multilogements **existants**, nous devons entamer des **rénovations pour assurer la pérennité des bâtiments**, notamment en instaurant des politiques, des fonds et des financements harmonisés pour faire de ces rénovations une réalité.



Figure 1. Borne de recharge pour VÉ dans un immeuble à Saanich, en Colombie-Britannique (sur le mur de gauche).
Source : District de Saanich

Comment assurer la pérennité des immeubles multilogements pour la recharge des VÉ?

- À ce jour, seule une faible proportion d'immeubles multilogements au Canada possède une infrastructure de recharge des VÉ. Les immeubles multilogements qui possèdent une telle infrastructure ont pour la plupart adopté une **approche progressive**, ajoutant quelques bornes pour VÉ à la fois sans toutefois planifier une expansion future. Bien que cette approche progressive puisse être bénéfique aux premiers adoptants, elle entraîne souvent **une utilisation inefficace de capacités électriques limitées**, rendant ainsi toute expansion ultérieure plus **coûteuse** et risquant de générer des **actifs difficilement récupérables**.
- Une solution à cette approche progressive consiste à **assurer la pérennité des bâtiments en installant une infrastructure de recharge des VÉ**. Une approche courante consiste à rénover **tous les espaces de stationnement du bâtiment pour en faire des espaces « Prêt pour VÉ » ou « Compatible pour VÉ⁵ » (EV Capable)**.

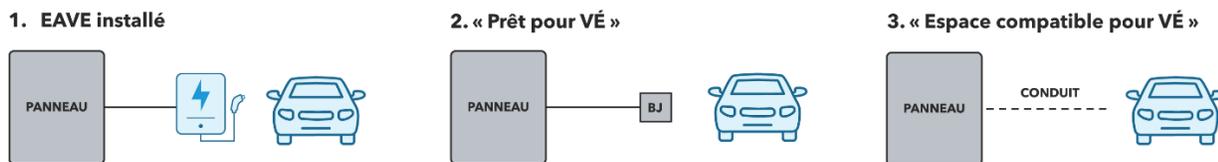


Figure 2. Différentes façons d'assurer la pérennité d'un espace de stationnement pour la recharge des VÉ. JB signifie junction box (boîte de jonction ou prise de courant).

- L'adoption d'une approche complète présente plusieurs avantages :
 - Elle est nettement **plus rentable** sur la base d'un nombre de places de stationnement. Des coûts inférieurs sont obtenus grâce aux économies d'échelle et, surtout à l'utilisation de **systèmes de gestion de l'énergie des véhicules électriques (SGE)**. Le SGE permet de répartir la charge, ce qui réduit les coûts des systèmes électriques.
 - Ce système permet d'**éviter les obstacles logistiques** (par exemple, l'impossibilité pour la plupart des copropriétaires d'échanger leurs places de stationnement) et les futurs actifs irrécupérables.
 - Cette approche permet d'éviter la situation **injuste** où les premiers adoptants utilisent de manière inefficace la capacité électrique limitée des bâtiments et permet aux **conducteurs** qui optent pour un VÉ d'avoir accès à une borne de recharge à domicile. En termes d'équité sociale, cela permettra aux personnes à faible revenu, qui auront tendance à acquérir un VÉ plus tard que les personnes à revenu plus élevé, de recharger leurs véhicules à domicile de manière rentable.

⁵ Dans certaines circonstances où les résidents peuvent échanger leurs places de stationnement (par exemple, dans certains logements locatifs), il est possible de mettre en œuvre une rénovation progressive, où les systèmes sont conçus pour permettre ultimement à chaque espace de stationnement d'être équipé d'une borne de recharge pour VÉ, mais où seule une partie du stationnement est rendue « Prêt pour VÉ » ou « Compatible pour VÉ » au cours de la modernisation initiale. Toutefois, dans les immeubles en copropriété et dans plusieurs immeubles locatifs, il n'est pas possible d'échanger les places de stationnement en raison de la structure juridique du mode d'occupation des places de stationnement. De plus, dans de nombreux bâtiments, les approches progressives ne permettront pas de réaliser des économies significatives.

- Les bâtiments dont la pérennité est entièrement assurée peuvent être conçus pour supporter la recharge de **niveau 1** (120 V) ou de **niveau 2** (120 V/208 V) avec des solutions de gestion de la charge. Dunsky recommande généralement à ses clients d'opter pour des bornes de recharge de niveau 2. Toutefois, ce sont les propriétaires des bâtiments qui devront décider s'ils veulent installer des bornes de niveau 1 ou de niveau 2. Voici quelques considérations essentielles :
 - La borne de recharge de niveau 2 offre des **performances de recharge supérieures pour les VÉ**. La borne de recharge de niveau 1 ne convient pas aux personnes qui parcourent de longues distances ou qui ont de plus gros véhicules. Une borne de recharge de niveau 2 est plus susceptible de répondre à un large éventail de besoins réels et perçus des conducteurs en matière de recharge.
 - Cette anticipation des besoins futurs quant aux bornes de niveau 2 « Prêt pour VÉ » ou « Compatible pour VÉ » entraînera généralement des **coûts d'investissement moins élevés dès le premier jour**, car ces configurations de recharge de niveau 2 sont généralement conçues pour une répartition importante de la charge à l'aide d'un SGE. Cependant, puisque la borne de recharge de niveau 1 peut être installée avec des chargeurs gratuits ou à faible coût, les coûts globaux seront parfois inférieurs à ceux de la borne de recharge de niveau 2.

Obstacles à la pérennité des bâtiments

- **Le coût, les taux de rendement minimaux des investissements élevés et le manque d'accès aux liquidités.** Afin d'assurer la pérennité des bâtiments pour la recharge des VÉ, des coûts d'investissement de l'ordre de 1 000 à 1 500 \$ par place de stationnement sont nécessaires, voire plus.⁶ La plupart des propriétaires d'immeubles multilogements n'ont pas accès aux sommes considérables nécessaires à la rénovation des bâtiments pour l'installation future de bornes de recharge pour VÉ. De ce fait, de nombreux propriétaires ont repoussé des travaux d'entretien ou de renouvellement de leurs immeubles multilogements. Les propriétaires d'immeubles multilogements et d'immeubles en copropriété ont souvent des taux de rendement minimaux très élevés qui les empêchent de réaliser des investissements tels que la garantie de pérennité des bâtiments en ce qui concerne la recharge des VÉ. Ce type d'investissement demande du temps pour être remboursé et ne devient rentable qu'au fil des décennies.
- **La perception d'une demande limitée pour la recharge des VÉ.** Plusieurs propriétaires d'immeubles et syndicats de copropriété ne perçoivent peut-être pas encore de demande significative pour la recharge des VÉ. Des enquêtes menées aux États-Unis suggèrent que la demande perçue par les propriétaires d'immeubles est probablement inférieure à la demande réelle⁷. De nombreux propriétaires de copropriétés divisées et d'immeubles et d'immeubles locatifs ne sont pas conscients de la rapidité de la transition vers les VÉ.
- **Des processus compliqués.** La prise de décision concernant les immeubles en copropriété implique des processus longs, compliqués et incertains. La législation provinciale sur les immeubles en copropriété exige souvent une majorité écrasante de propriétaires pour approuver les projets d'immobilisations (par exemple, 75 %). De plus, peu de copropriétaires ont des connaissances en matière de systèmes électriques ou de gestion de projets de construction.

⁶ Les coûts par place de stationnement sont généralement beaucoup plus élevés pour assurer la pérennité d'une plus petite proportion de places de stationnement, même si les coûts d'investissement absolus « dès le premier jour » peuvent être inférieurs.

⁷ Présentation d'Apex Analytics et de Drive Clean Colorado au symposium *Managed Charging* de PLMA, août 2023.

Certains facteurs dissuadent de nombreux consultants et entrepreneurs en ingénierie de desservir le secteur des immeubles en copropriété, comme les coûts de transaction élevés et le temps nécessaire pour éduquer les copropriétaires sur les possibilités de rénovation des bâtiments afin de garantir leur pérennité pour la recharge des VÉ. De tels facteurs réduisent également la probabilité que les membres de la copropriété défendent des projets de rénovation pour garantir la pérennité des bâtiments en ce qui concerne recharge des VÉ.

- **Des asymétries d'information.** La plupart des propriétaires d'immeubles, des résidents d'immeubles en copropriété et même des entrepreneurs et des ingénieurs en électricité n'ont pas une bonne compréhension des pratiques exemplaires en matière de recharge des VÉ et d'anticipation des besoins futurs, ni du risque de créer des actifs irrécupérables en cas d'ajouts progressifs.
- **L'absence d'approches normalisées.** En général, la compréhension et la normalisation des approches de conception pour assurer la pérennité des bâtiments sont limitées.
- **La conception d'un programme incitatif.** La plupart des programmes incitatifs provinciaux et fédéraux offrent des incitatifs pour chaque borne de recharge installée, et non par place de stationnement « Prêt pour VÉ » ou « Compatible pour VÉ ». De même, les programmes n'imposent généralement pas aux participants d'envisager ou de mettre en œuvre un plan complet pour assurer la pérennité de l'ensemble du stationnement. Les entrepreneurs et les propriétaires de bâtiments se concentrent ainsi sur l'installation de bornes de recharge, mais ne sont pas encouragés à mettre en place les mesures de pérennité nécessaires, lesquelles représentent l'option la plus rentable sur l'ensemble du cycle de vie.



Figure 3. Le propriétaire d'un immeuble en copropriété à Saanich, en Colombie-Britannique, montre l'infrastructure et les panneaux électriques améliorés qui ont fait partie de la modernisation de son immeuble pour qu'il soit « Prêt pour VÉ ». Source : District de Saanich.

L'analyse de rentabilisation

- La mise en place de mesures exhaustives pour assurer la pérennité des bâtiments peut présenter plusieurs **avantages** :
 - **Engendrer les coûts du cycle de vie les plus bas.** Si elles sont correctement mises en œuvre, les mesures pour assurer la pérennité des bâtiments sont beaucoup moins coûteuses que les approches fragmentaires, sur la base du cycle de vie.
 - **Éviter la création d'actifs irrécupérables.** Comme mentionné précédemment, la mise en place de mesures exhaustives pour assurer la pérennité des bâtiments peut éviter le risque d'épuisement des capacités électriques limitées des bâtiments associé à la mise en œuvre progressive de l'infrastructure de recharge des VÉ, et les actifs irrécupérables qui en découlent.
 - **Favoriser la commodité.** Il s'agit de la forme la plus pratique de recharge des VÉ pour les conducteurs et d'un processus d'installation de borne de recharge prévisible et simple, une fois surmontées les complications initiales liées à l'adaptation.
 - **Permettre aux propriétaires de VÉ de réaliser des économies.** Cela permet aux conducteurs de tirer profit des économies réalisées sur le cycle de vie des VÉ.
 - **Générer des recettes provenant de la recharge des VÉ.** Les immeubles multilogements peuvent générer diverses sources de revenus en fournissant des bornes de recharge pour VÉ. Il s'agit notamment des crédits pour les combustibles à faible teneur en carbone et des recettes du programme de réponse à la demande. Le potentiel de revenus provenant de ces sources au cours des prochaines décennies est difficile à prévoir et dépend des politiques menées aux niveaux fédéral et provincial. Cependant, ces revenus pourraient être substantiels. Par exemple, le potentiel de revenus provenant de l'exigence sur le carburant à faible teneur en carbone de la Colombie-Britannique est actuellement de plus de 1 000 dollars par an et par conducteur de VÉ.
 - **En accord avec des efforts d'électrification à plus grande échelle.** La décarbonisation des bâtiments nécessite l'électrification du chauffage des locaux, de l'eau chaude, de la ventilation, des appareils de cuisson et d'autres moyens de consommation d'énergie dans les bâtiments. La mise en place de mesures exhaustives pour assurer la pérennité des bâtiments pour la recharge des VÉ représente une opportunité de planifier l'électrification des bâtiments.
 - **En accord avec des changements concernant l'utilisation des places de stationnement des bâtiments.** La planification de l'infrastructure complète de recharge pour véhicules électriques (VÉ) pour assurer la pérennité des bâtiments offre également une opportunité de réfléchir à la manière dont l'utilisation du stationnement des bâtiments peut évoluer à l'avenir pour créer davantage de valeur. Étant donné que les ménages renoncent de plus en plus à la possession d'un véhicule personnel et se tournent vers les services de mobilité partagée (par exemple, le covoiturage, le transport en commun et le vélo électrique), l'opportunité de modifier le mode d'occupation et d'utilisation des places de stationnement des immeubles multilogements se présente. Par exemple, il pourrait s'agir de rendre les espaces de stationnement accessibles aux non-résidents ou encore d'autoriser le stationnement de véhicules en autopartage. Cela pourrait augmenter la valeur pour les résidents et les propriétaires, tout en favorisant des collectivités plus durables. La conception des infrastructures électriques peut être optimisée pour ces utilisations futures potentielles.

- Malgré les avantages qui en découlent, la mise en place de mesures exhaustives afin d’assurer la pérennité des bâtiments pour la recharge des VÉ nécessite un **investissement en capital**. Pour aider les propriétaires de bâtiments à surmonter leurs taux de rendement minimaux et leur manque d’accès aux liquidités, il est nécessaire de mettre en place des **incitatifs** et du **financement**. Pour surmonter les asymétries d’information auxquelles sont confrontés les copropriétaires, les propriétaires d’immeubles et l’industrie, il faut des **structures de programme claires** appuyant les mesures de pérennité, de même que des **caractéristiques normalisées**.
- La « **recharge en tant que service** » (**charging-as-a-Service ou CaaS**) pourrait être une stratégie utile dans certains bâtiments. Avec la recharge en tant que service, l’infrastructure de recharge est détenue et exploitée par un tiers, et les conducteurs doivent payer un droit d’utilisation pour accéder à la recharge à domicile. La recharge en tant que service permet de mettre en place une infrastructure de recharge des VÉ dans les immeubles multilogements sans que les propriétaires aient à effectuer un ‘investissement en capital.
Toutefois, dans certains bâtiments, les exploitants de la recharge en tant que service peuvent réaliser un meilleur rendement sur le capital investi en n’assurant que partiellement la pérennité des bâtiments. Dans de telles circonstances, les intérêts financiers de l’exploitant de la recharge en tant que service peuvent rendre l’accès à la recharge à domicile plus difficile pour les utilisateurs de VÉ les plus tardifs (qui auront tendance à avoir des revenus plus faibles). La recharge en tant que service pourrait être la mesure la plus appropriée dans les immeubles locatifs où les places de stationnement peuvent être plus facilement échangées entre les résidents, facilitant ainsi des rénovations progressives.

Mesures recommandées

- Nous recommandons les mesures présentées dans le tableau ci-dessous pour assurer la pérennité des immeubles multilogements pour la recharge des VÉ.
- Pour obtenir plus de renseignements sur ces recommandations, veuillez consulter le rapport complet.

Mesure	Personnes concernées
1.0 Politique et réglementation	
1.1 Mettre à jour le <i>Code national de l'énergie pour les bâtiments</i> et le <i>Code national du bâtiment</i> afin d'exiger que les nouvelles constructions soient « Prêt pour VÉ ».	Gouvernement fédéral, provinces et territoires
1.2 Adopter les meilleures pratiques pour les nouvelles constructions afin qu'elles soient « Prêt pour VÉ ».	Provinces et territoires, municipalités
1.3 Adopter le « Droit de recharge 2.0 », ce qui implique d'exiger des bâtiments qu'ils réalisent des rapports de planification électrique pour orienter les investissements dans la recharge des VÉ et dans l'électrification globale des bâtiments; de simplifier les processus d'approbation pour les études de faisabilité; de réduire les seuils de vote à 50 % pour l'approbation des investissements en capital pour les mesures exhaustives afin d'assurer la pérennité des bâtiments; et de préciser que les mesures exhaustives pour assurer la pérennité des bâtiments peuvent être financées à partir des fonds de réserve des immeubles en copropriété .	Provinces et territoires
1.4 Mettre à jour les politiques, la réglementation, les tarifs et les programmes des distributeurs d'énergie afin de soutenir le déploiement à grande échelle de la recharge des VÉ et une électrification bénéfique plus étendue.	Provinces et territoires, organismes de réglementation des distributeurs d'énergie
1.5 Étudier les règlements ou le règlement municipal des immeubles en copropriété et les processus connexes pour permettre l'échange légal de places de stationnement dans les immeubles en copropriété et permettre ainsi des rénovations progressives, et pour abaisser les seuils de vote d'approbation pour les projets qui garantiront la pérennité des bâtiments.	Provinces et territoires, gouvernement fédéral, institutions de financement du développement (IFD), organismes à but non lucratif
2.0 Programmes incitatifs	
2.1 Offrir des incitatifs (remises) pour les études de planification des rénovations visant à assurer la pérennité des bâtiments et pour la modernisation des infrastructures. Au total, nous recommandons que les incitatifs s'élèvent à environ 3 milliards de dollars d'ici à 2030.	Gouvernement fédéral, provinces et territoires, distributeurs d'énergie

Mesure	Personnes concernées
2.2 Offrir des incitatifs spécialement adaptés aux immeubles locatifs ou aux logements sociaux où résident des personnes à revenu faible ou modéré. Envisager la recharge en tant que service et les programmes de « mise en route » (“make ready” programs) des distributeurs d’énergie spécialement conçus pour les secteurs de la location et du logement abordable. Dans les accords de financement, inclure, des clauses limitant les augmentations de loyer, les expulsions et les frais d’utilisation exorbitants.	Gouvernement fédéral, provinces et territoires, distributeurs d’énergie, IFD
3.0 Programmes de financement	
3.1 Mettre en place des produits de financement de prêts afin de soutenir les mesures exhaustives visant à assurer la pérennité des bâtiments pour la recharge des VÉ.	IFD, p. ex. la Banque de l’infrastructure du Canada, le Fonds municipal vert, les LC3, les coopératives de crédit et d’autres prêteurs d’intérêt public
3.2 Collaborer avec la Banque de l’infrastructure du Canada et envisager de regrouper les projets visant la pérennité des bâtiments pour la recharge des VÉ dans le cadre de l’Initiative de rénovations énergétiques des bâtiments.	IFD
3.3 Étudier la possibilité de financer des projets remboursés par les recettes futures du crédit pour les combustibles propres.	IFD, gouvernement fédéral, provinces et territoires
3.4 Mettre en place un projet pilote de recharge en tant que service et augmenter rapidement la portée du service si les programmes sont jugés efficaces.	IFD, distributeurs d’énergie, gouvernement fédéral, provinces et territoires, municipalités, fournisseurs de services de recharge
3.5 Mettre en place un projet pilote pour l’investissement de « mise en route » des distributeurs d’énergie dans l’infrastructure de recharge des VÉ et augmenter rapidement la portée des programmes s’ils sont jugés rentables.	Distributeurs d’énergie, organismes de réglementation des distributeurs d’énergie
4.0 Renforcement des capacités, normes et achats en gros	
4.1 Assurer l’éducation et la formation des syndicats de copropriété et des propriétaires d’immeubles locatifs en ce qui concerne les rénovations visant à assurer la pérennité des bâtiments pour la recharge des VÉ afin que ses membres comprennent la proposition de valeur.	Gouvernement fédéral, provinces et territoires, municipalités, distributeurs d’énergie, organismes à but non lucratif
4.2 Élaborer des spécifications normalisées pour les réseaux de services de recharge des VÉ destinés aux immeubles multilogements (et qui s’appliqueraient éventuellement à d’autres contextes, par exemple les lieux de travail), ainsi qu’un moyen impartial de tester et de certifier les fournisseurs de services par rapport à ces spécifications .	Gouvernement fédéral, provinces et territoires, distributeurs d’énergie, IFD, organismes à but non lucratif

Mesure	Personnes concernées
4.3 Élaborer des spécifications et des directives pour les études de planification de l'électrification globale et les pratiques visant à assurer la pérennité des bâtiments.	Gouvernement fédéral, provinces et territoires, distributeurs d'énergie, organismes à but non lucratif et IFD
4.4 Étudier la possibilité d'acheter en gros des services de recharge de VÉ pour les immeubles multilogements (et qui s'appliqueraient éventuellement à d'autres contextes, par exemple, les lieux de travail).	Gouvernement fédéral, provinces et territoires, IFD

Nul besoin de « réinventer la place de stationnement »

- Les décideurs peuvent adopter des mesures déjà mises en place par les leaders mondiaux pour assurer la pérennité des immeubles multilogements au Canada. Certaines autres provinces et municipalités montrent la voie :
 - Plus d'une douzaine de municipalités en Colombie-Britannique, la ville de Toronto et la ville de Waterloo ont adopté des **règlements municipaux exigeant que tous les nouveaux immeubles multilogements soient construits de manière à être entièrement « Prêt pour VÉ »**. Plusieurs ont également réglementé de nouveaux développements commerciaux (les exigences varient de 20 à 50 %).

La Colombie-Britannique a mis en place le **programme EV Ready Rebate (remise pour les bâtiments « Prêt pour VÉ ») pour les immeubles d'appartements et de copropriétés**. Ce programme administré par BC Hydro et FortisBC et il est conçu pour **faciliter des approches entièrement « Prêt pour VÉ »**. Plusieurs municipalités de la Colombie-Britannique offrent des **programmes complémentaires** pour inciter davantage les syndicats de copropriétaires (Saanich) et les propriétaires de logements locatifs (Vancouver) à procéder à des rénovations.