



**Jim Watson**  
Mayor Maire

CITY OF OTTAWA  
110 Laurier Avenue West  
Ottawa ON K1P 1J1  
Tel: 613-580-2496 Fax: 613-580-2509  
Jim.Watson@ottawa.ca  
www.ottawa.ca

VILLE D'OTTAWA  
110, avenue Laurier Ouest  
Ottawa (Ontario) K1P 1J1  
Téléphone : 613-580-2496  
Télécopieur : 613-580-2509  
Jim.Watson@ottawa.ca  
[www.ottawa.ca](http://www.ottawa.ca)

Le 26 janvier 2022

L'honorable Jonathan Wilkinson  
Ministre des Ressources naturelles du Canada  
580, rue Booth  
Ottawa (Ontario) K1A 0E4  
[jonathan.wilkinson@parl.gc.ca](mailto:jonathan.wilkinson@parl.gc.ca)

**OBJET : Aide dans le cadre de la stratégie de l'Évolution énergétique d'Ottawa**

Monsieur Wilkinson et cher ministre,

Le changement climatique est la plus lourde menace qui pèse sur notre génération, et une intervention ambitieuse pour l'enrayer offre à toutes les Canadiennes et à tous les Canadiens de vastes perspectives économiques. Les municipalités sont conscientes de l'importance de leur position pour catalyser l'intervention climatique.

En octobre 2020, le Conseil municipal d'Ottawa a approuvé à l'unanimité la Stratégie de l'Évolution énergétique, plan ambitieux destiné à réduire à zéro, d'ici 2050, les émissions de gaz à effet de serre à Ottawa. Pour atteindre cette cible, il faudra déployer une intervention et un investissement sans précédent. On estime aussi que ces investissements dégageront des rendements nets de 12 milliards de dollars pour la collectivité sur leur durée utile, en plus de faire rejallir des bienfaits sur la santé et sur la résilience. Ce travail colossal ne peut pas être mené sans l'aide des ordres supérieurs de gouvernement.

**Ressources naturelles Canada a prêté son concours dans l'effort de réduction des GES mené par les municipalités en apportant aux politiques les changements prioritaires suivants :**

- **mener une analyse comparative de la performance énergétique de tous les bâtiments existants – proposer des solutions ÉnerGuide modernisées qui répondent aux besoins pour un étiquetage plus abordable, rapide et flexible, pour promouvoir l'adoption de règlements municipaux sur les normes de performance dans les émissions;**
- **rehausser les mesures incitatives pour les travaux de modernisation des bâtiments destinés à réduire les émissions, par exemple en permettant aux propriétaires de retirer des fonds de leur REER pour les travaux d'amélioration énergétique de leur résidence (comme pour l'Incitatif à l'achat d'une première propriété) et en offrant des incitatifs financiers pour les projets majeurs de rénovation des bâtiments visés par la partie 3 du Code du bâtiment;**
- **réduire les obstacles dans l'installation des infrastructures de recharge des véhicules électriques en aidant les entreprises de distribution locales et en leur offrant les ressources économiques et techniques nécessaires pour respecter le calendrier de la Ville d'Ottawa, qui prévoit que d'ici 2030, 90 % des véhicules vendus seront électriques.**

Le secteur des bâtiments existants représente 46 % des émissions de GES de la collectivité d'Ottawa.

Pour atteindre les cibles du Conseil municipal d'Ottawa dans les émissions, il faudra rénover en profondeur 98 % de ces bâtiments d'ici 2040. La Ville d'Ottawa est en train de déployer des programmes pour promouvoir les rénovations énergétiques des bâtiments. Nous avons besoin de l'aide des ministères fédéraux et provinciaux dans le cadre des codes du bâtiment fédéral et provincial pour veiller à ce que ces objectifs soient atteints de manière à ne pas créer de conséquences négatives inattendues sur la santé en raison du réchauffement de notre climat.

La mission de Ressources naturelle Canada qui consiste à assurer l'étiquetage énergétique des habitations au moment de la vente est une initiative judicieuse; or, la Ville d'Ottawa appuie une approche annuelle d'étiquetage énergétique d'après l'analyse des données plutôt que selon la visite des habitations. Il s'agit d'une option rapide, abordable et sanitaire du point de vue de la COVID-19, en plus d'offrir à tous les propriétaires des conditions équitables d'accès à l'information. Les municipalités comme la Ville d'Ottawa pourraient ainsi offrir des programmes et des politiques mieux adaptés.

Les transports représentent 42 % des émissions de GES à Ottawa. La décarbonation consiste à convertir tous les véhicules en modèles non polluants, dont les modèles électriques. Il faudra donc moderniser les réseaux de distribution de l'électricité. Nous demandons de l'aide pour consacrer ces investissements dans la capacité.

Les municipalités sont aux avant-postes des chocs climatiques. Réduire les GES permettra en définitive de circonscrire les risques et les chocs sur les municipalités et d'améliorer la santé et la sécurité de nos résidents. Les dépenses infrastructurelles et opérationnelles des municipalités sont fortement percutées par la sévérité accrue des épisodes météorologiques extrêmes et par les interventions à mener pour rétablir la santé et la sécurité publiques. Consciente de cette menace et parce qu'elle se sent pressée d'agir par ses commettants, Ottawa a déclaré en avril 2019, de concert avec plus de 400 municipalités au Canada, l'urgence climatique.

Dans le cadre des décisions qu'elles prennent dans l'aménagement du territoire, dans les transports et dans les infrastructures, les municipalités peuvent circonscrire plus de 50 % des émissions. L'aide demandée ci-dessus permettra à la Ville d'Ottawa de jouer un rôle prépondérant dans la mise en œuvre des réductions de GES dans sa collectivité en veillant à utiliser les fonds publics avec circonspection.

Le personnel a soumis ses idées plus en détail dans le mémoire reproduit ci-joint, déposé dans le cadre de la consultation de Ressources naturelles Canada sur l'intégration des réseaux de recharge des véhicules électriques.

Steve Willis, directeur général de la Planification, de l'Infrastructure et du Développement économique, serait heureux de se réunir avec votre sous-ministre afin de discuter plus rigoureusement des moyens de collaborer à la réalisation d'un pays carboneutre d'ici 2050.

Cordialement,



Jim Watson

Maire

Ville d'Ottawa

#### Pièces jointes

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation de Ressources naturelles Canada sur l'intégration des réseaux de recharge des véhicules électriques

- c. c. Abla Hanna, directrice générale par intérim, Office de l'efficacité énergétique
- Jamie Hulan, directeur, Division de l'habitation et des collectivités, Office de l'efficacité énergétique
- Kimberly Curran, directrice adjointe, Office de l'efficacité énergétique
- Dean Haslip, directeur général, CanmetENERGY
- Marc Wickham, directeur, CanmetENERGY
- Carol Saab, cheffe de la direction de la FCM
- Michael Savage, maire d'Halifax et président du caucus des maires des grandes villes
- Jamie McGarvey, maire de Parry Sound et président de l'AMO
- Stephen Willis, directeur général de la Planification, de l'Infrastructure et du Développement économique, Ville d'Ottawa

# Mémoire technique soumis à Ressources naturelles Canada : consultation sur l'état de préparation du réseau dans l'adoption des véhicules électriques

## Incidences de l'accélération du mandat relatif aux véhicules électriques

Les difficultés liées à l'accroissement du nombre de véhicules électriques dans le réseau de distribution sont liées à la répartition inégale des véhicules électriques selon les différents profils démographiques dans les villes. À l'heure actuelle, la grande majorité des propriétaires de véhicules électriques ont des revenus supérieurs à la moyenne, des niveaux d'études postsecondaires supérieurs et plusieurs véhicules ([Electric Vehicle Council](#)). Éventuellement, quand le nombre de véhicules électriques offerts sera plus considérable et que ces véhicules se généraliseront, il sera difficile d'en suivre la prévalence hors de ces profils démographiques traditionnels. Puisque les différentes collectivités adopteront les véhicules électriques à des rythmes différents, d'après l'offre de véhicules qui répondront à leurs besoins personnels et qui seront abordables du point de vue de leur budget personnel, il sera important de suivre les secteurs dans lesquels les véhicules électriques seront adoptés afin d'en gérer les incidences sur l'équipement de distribution locale.

En outre, les pressions imposées dans l'électrification des bâtiments se produisent dans le même temps que l'électrification des sources de transport, ce qui a pour effet d'accroître la pression qui pèse sur les infrastructures existantes quand il s'agit de répondre aux besoins croissants en ressources électriques dans les immeubles résidentiels et commerciaux. En règle générale, on ne peut pas reporter la consommation électrique pour le chauffage et la climatisation dans les périodes de moindre demande, alors que la recharge des véhicules électriques pourrait être décalée sur les périodes dans lesquelles la demande en électricité est moindre. La demande de transport (et lorsque les véhicules sont stationnaires) baisse dans les périodes nocturnes, qui sont traditionnellement celles dans lesquelles la demande d'électricité diminue.

Les mises à niveau du réseau sont financièrement onéreuses, et on encourage les entreprises de distribution locales à adopter des solutions câblées plus chères, généralement financées par la clientèle de l'électricité. Si l'adoption des véhicules augmente plus rapidement que la capacité à mobiliser les fonds pour apporter au réseau d'électricité les mises à niveau nécessaires, il y aura des contraintes dans la capacité à assurer les services pour tous les clients de l'électricité.

Ainsi, nous avons l'occasion de mieux utiliser les infrastructures existantes dans la distribution de l'électricité si les séances de recharge étaient plus nombreuses hors des périodes de pointe. Le nombre considérable de véhicules électriques rechargés hors des périodes de pointe prolongera la durée utile des infrastructures existantes, reportera la nécessité de mettre à niveau le réseau pour le renforcer et offrira l'occasion d'ajouter des ressources énergétiques distribuées et de faire appel à des technologies de gestion du réseau pour gérer plus efficacement cette charge supplémentaire.

## Incidence sur les différents profils démographiques et sur les solutions à l'échelle des services publics

Les incidences seront disproportionnées pour les résidents à revenus inférieurs dans l'accès aux véhicules électriques, puisqu'à l'heure actuelle, le nombre de véhicules disponibles et abordables pour les résidents est limité. De nombreux ménages à faibles revenus vivent aussi dans des logements locatifs ou dans des immeubles d'appartements dans lesquels il est difficile de faire installer des bornes de recharge. La situation s'explique par les solutions de rénovations plus coûteuses pour ces habitations multifamiliales, par la réglementation qui empêche de modifier les zones communes et par les différents niveaux de décideurs qu'il faut pressentir pour pouvoir rendre ces décisions. La situation est propre à l'Ontario et ne comporte pas les mêmes obstacles législatifs dans les provinces comme la Colombie-Britannique et le Québec.

Puisque la technologie évolue à vive allure, les entreprises de services publics ont aussi des occasions de s'adapter à un marché croissant pour les ressources en électricité. Pour installer les nombreuses bornes

de recharge voulues, il faut d’emblée consentir d’importants investissements dans les infrastructures et aménager une interconnexion réseautique pour permettre de recharger un plus grand nombre de véhicules.

Les entreprises de services publics ont aussi des occasions d’apporter leur concours dans ces premiers investissements dans les infrastructures et de permettre aux propriétaires de financer les bornes de recharge grâce à des paiements à tempérament sur leurs factures ([Pay As You Save](#)). On pourrait ainsi construire des bornes de recharge plus nombreuses, en plus d’apporter aux entreprises de services publics les sources de recettes supplémentaires qui leur permettraient d’accroître le rayon d’action commerciale.

Les entreprises de services publics ont également des occasions de rehausser leurs relations avec les clients de l’électricité et pourraient adapter leurs services aux besoins différents et exceptionnels des conducteurs de véhicules électriques.

Les entreprises de services publics pourraient réunir les données auprès des ménages et sur les véhicules électriques afin de mieux connaître les comportements dans la recharge des véhicules et d’améliorer l’offre d’électricité dans l’ensemble de leur réseau à l’heure où les véhicules électriques en service sont plus nombreux. Les données réunies pourraient aussi éclairer les nouveaux produits que l’on pourrait offrir aux consommateurs afin de s’adapter à l’évolution des besoins des ménages grâce à la technologie de la domotique.

On peut faire appel à ces sources de données pour équilibrer le réseau et accroître les recettes, en s’inspirant des solutions qui ont fait leurs preuves et qui ont été déployées dans d’autres administrations à plus ou moins grande échelle :

- les programmes de recharge en gestion des clients et des services publics pour gérer les séances de recharge et permettre de recharger des parcs automobiles commerciaux aux heures les moins chères de la journée ([Smart Electric Power Alliance](#));
- offre de tarifs d’électricité propres aux véhicules électriques afin d’encourager la recharge aux tarifs les plus économiques et d’encourager le déplacement des charges ([Pacific Gas and Electric/PEPCO](#));
- programmes de véhicules à la maison, permettant aux véhicules de servir de moyen de stockage de l’énergie pour les habitations et d’assurer l’alimentation de secours en cas d’urgence pour les ménages pendant les pannes d’électricité ([Nissan Power Supply Ecosystem](#); [Peak Power and Hydro One](#));
- systèmes de stockage de l’énergie dans les bornes de recharge rapide pour les véhicules électriques afin de répondre à la demande de la clientèle dans la recharge des véhicules et de réduire les incidences sur le réseau ([Alfen](#); [Energy Storage Association](#));
- aménagement des infrastructures de recharge des véhicules électriques dans les habitations ou dans les zones de fort achalandage pour pouvoir réduire l’angoisse de l’autonomie et les inquiétudes à propos des points de recharge des véhicules ([Grand Moncton Community-Based Charging Program](#)).

### L’aide du gouvernement fédéral

Pour promouvoir les efforts du secteur de l’électricité dans la promotion de l’adoption des véhicules électriques et l’accélération de la généralisation des véhicules électriques, le gouvernement fédéral peut aider les entreprises de services publics par différents moyens. Il peut par exemple obliger à prévoir, dans les politiques sur les services publics, des conditions qui placent les ressources énergétiques distribuées sur un pied d’égalité avec les solutions câblées traditionnelles pour tenir compte de l’accroissement de la demande d’électricité. Il faudrait aussi prévoir, dans le Code national du bâtiment du Canada, des mesures obligeant à doter les bâtiments neufs d’une infrastructure prête pour les véhicules électriques.

En outre, le gouvernement fédéral peut apporter une aide supplémentaire dans le financement des frais de mise à niveau des systèmes de distribution, en prêtant une attention particulière à l'encadrement des frais typiquement répercutés sur les consommateurs. Enfin, outre l'aide financière existante et planifiée dans l'installation des bornes de recharge des véhicules électriques, le gouvernement fédéral pourrait offrir un financement supplémentaire pour apporter les mises à niveau résidentielles permettant d'adopter les véhicules électriques grâce à de nouveaux panneaux électriques, à des services électriques rehaussés et à des produits qui, comme [SplitVolt](#) et [DCC10](#), créent une capacité supplémentaire dans l'installation des bornes de recharge des véhicules électriques à la maison.