



**2016 PRE-BUDGET  
CONSULTATIONS**

**SUBMISSION TO THE HOUSE OF COMMONS  
STANDING COMMITTEE ON FINANCE**

**by**

**ELECTRIC MOBILITY CANADA**

February 19, 2016

**Contact**

Chantal Guimont  
President and CEO  
38, place du Commerce, 11-530  
Verdun, QC  
Tel: 514 916-4165  
[chantal.guimont@emc-mec.ca](mailto:chantal.guimont@emc-mec.ca)

*(Version française à la page 7)*

## **Introduction and Context**

Electric Mobility Canada (EMC) is the only national membership-based not-for-profit organization dedicated exclusively to the promotion of electric mobility as a readily available and important solution to Canada's energy and environmental issues<sup>1</sup>.

Natural Resource Canada (NRCan) mandated EMC to develop a National roadmap on Transportation Electrification, based on a broad consultation with Canadian stakeholders. The following recommendations from this roadmap have been discussed and presented to NRCan, and are to be considered in the upcoming budget to support key federal policies, to reduce greenhouse-gas emissions or adapting to climate change, by supporting "green" infrastructure, and funding of electric vehicle, in all areas such as individual transportation, car sharing and public transit.

A budget of near \$50M is recommended for the next year, leading to a total budget of near \$200M for the next 3 to 5 years.

## **Summary of Recommendations**

The attributes of electric vehicles (EVs) are well documented all over the world, and represent a readily available option for drivers now. EVs make sense for several reasons: they are cheaper to run than a traditional car and their maintenance costs are very low. They also produce low local emissions and therefore make important contributions to the reduction of Greenhouse Gases in transportation, since most of our electricity is generated from non-fossil fuel sources, through a predictable price of electricity. Canada is home to some of the leading companies in the EV industry and charging technology and their businesses will prosper with the growth of EVs.

The support of the federal, and all governments is crucial to accelerate the deployment of EVs in Canada. With close to 18,500 EVs on the road, the place for a strong national policy is even more relevant to move from an early adopter market to a mass market as in other jurisdictions. In the context where Canada has nearly 2 times fewer EVs per inhabitant than our American neighbours, EMC is convinced that this opportunity needs to be addressed now and by all stakeholders. Since many actions are already implemented in the provinces of BC, Ontario, and Quebec, the enclosed recommendations are complementary or offer an important leverage to the adoption rate of EVs in Canada.

---

<sup>1</sup> EMC has approximately 140 members: private sector companies engaged in the sale or distribution of electric vehicles, components and services, for all modes of surface transportation; electricity providers; private sector and government fleets; related associations, research centres and labor organizations; government agencies and individual supporters.

EV technology is changing the automotive industry. Its predicted evolution with more EV models and longer ranges will help increase EV adoption. Despite this, it is imperative to implement the short-term recommended measures to accelerate the deployment of EVs, and to improve Canadians' understanding of EVs so that they may consider buying an EV now.

### ***a) Raising Public Awareness of EVs***

The necessity to implement a clear, neutral, and routine communication and education strategy on EVs at a national scale is considered a major priority and supported by all stakeholders. Unfortunately, this element is definitely lacking. This strategy is based on three complementary and intertwined measures:

- i. An EV Awareness Campaign, to implement a national outreach campaign, in support of the other two awareness measures, through modern and effective means (web, social media, testimonials, etc.)
- ii. A central reliable source for a one-stop shop offering trustworthiness and consistency, through a national comprehensive Internet portal on EVs, to get unbiased information and education on EVs, serving as a hub and relay to all other web sites.
- iii. A Test and Trial Program, aimed at provinces with EV incentives, designed to get a larger number of customers to test-drive an electric car with the support of dealers, EV owners associations, and other trial offers.

EMC will collaborate very closely with the EV manufacturers to increase awareness at the dealerships.

### ***b) Financial Incentives for EV Buyers***

Direct incentives to EV buyers have proven to be a strong and necessary measure to increase EV adoption, not only in Canada but in many jurisdictions such as Norway and the US. Therefore, all Canadian provinces should adopt some form of financial incentives for EV buyers, for individuals or businesses. Since only three provinces are currently offering incentives and in order to significantly increase EV adoption, it is recommended that the federal government offers a \$3,000 additional incentive to any provincial incentive offered at a minimum of \$3,000.

### ***c) EV Infrastructure***

The availability of charging infrastructure is a key factor to accelerate EV adoption. Since roughly 90% of charging occurs overnight, at home – the availability of home charging is usually taken care of when buying an EV. The importance of residential charging is closely followed by workplace charging, and then by public charging

locations. More support is needed for employers to implement workplace charging for which very few programs exist for now. When considering that the second most important location for charging is at work, the driver's "range confidence" will be enhanced therefore increasing the utilization factor. It is recommended that the federal government offers an incentive to employers for workplace charging of a maximum of \$3,000 incentive, resulting in a maximum of \$3,000 when combined with any offered provincial incentive, for Level 2 smart charging stations.

#### ***d) DC Fast Charging***

As for fast charging locations in urban areas and along key highways, there are many initiatives, public and/or private, underway, even though a robust business case is still to be determined. However, there is a need for the federal government to complete the deployment of fast charging on national highways in areas where no deployment is being planned. It is recommended that the federal government take charge of purchasing and installing a minimum of 150 direct current fast charging (DCFC) stations to complete a National EV highway. A study for the Canadian Council of Ministers of the Environment (CCME) in developing a 'Business Case' for investing in DCFC infrastructure across Canada indicates a larger number of DC fast charging locations required, even along inter-city corridors. However, 150 stations was considered to be a minimal number (over and above existing DC fast charging locations) that would be required in order to meet the inter-city travel needs of Canadian EV drivers.

#### ***e) Car Sharing***

The sharing economy is extending to all forms of assets, especially those of higher value and low utilization, such as automobiles. Numerous studies are forecasting a 600% growth in car sharing globally between 2013 and 2020.

The design of an economically sustainable EV car sharing concept/business model depends on the sharing usage and costs of the supply and installation of charging stations, the costs of electricity, as well as the costs of permits and parking under different provincial and municipal governments and public utilities. It is recommended to discuss further a 3-year pilot under the current mandate to be continued with already identified stakeholders of a large city in order to finalize and test this new business model.

#### ***f) Green Licence Plate and Other Related Programs***

The implementation of a "green license plate" that provides EV drivers certain perks is a simple and effective way to support all low carbon vehicles, and can lead to many advantages, to be bestowed on the occupants such as preferential parking, HOV lane access, reduced/no toll rates, etc., while bringing attention to EVs. The policy can be rolled back as the number of EVs increases.

### ***g) Government Exemplarity***

All governments should have their own plan of actions to increase EV adoption to promote EVs to their employees and to include EVs in their own fleet. The federal government should take a leading role and invite provincial governments to do the same. As part of a massive new federal transportation bill passed by the US Congress in early November 2015, the General Services Administration is now required to install electric chargers for all federal employees where they work. The employees will be charged a fee to cover the cost of the program.<sup>2</sup>

### ***h) Technology, R&D and Pre-Commercialization***

There is significant opportunity to coordinate and bring innovative clusters and commercial capacity across Canada in the new auto parts supply chain and to support the development of Canadian intellectual property, for components related to zero emission and low emission vehicles, including electric and fuel cell propulsion.

An Electric Vehicle Innovation Consortium (EVIC) would aim to support pre-competitive industry-academic collaborations based on the trusted innovation model demonstrated by the Consortium for Research and Innovation in Aerospace in Quebec (CRIAQ). Participants would include federal and provincial governments, private sector and academia. A re-allocation of funds from existing programs could serve to ensure that provinces and industry contribute equal amounts.

### ***i) Building Codes***

The latest National Building Code is the 2015 revision which does not explicitly cover standards or practices related to EVs. With the involvement of the National Research Council (NRC) and the Canadian Standards Association (CSA), the basic recommendation is to amend the National Building Code and the Canadian Electrical Code to require at least the roughing-in (electrical upgrade and civil access to eventual outlets) for charging EVs in all new buildings, including condominiums and apartment blocks. The second recommendation is to seek amendments to the building codes to ensure that a minimal percentage (%) of parking spaces in condo and apartment buildings enable EV charging.

### ***j) Public Transit***

Canadian bus builders are already active in the design and testing of electric buses (or e-buses), with the support of public authorities. While Canada can be proud of these important initiatives, the current implementation of new technologies in

---

<sup>2</sup> Source: [Ecomento](#) – November 10, 2015.



urban transit fleets is almost non-existent, with transit authorities typically not wanting to buy innovative technologies until they have been fully demonstrated, and the economic and financial barriers have been assessed. After sharing the results of the very few ongoing demonstrations projects, it is recommended to appraise the adequacy of e-buses on their routes with moderate levels of precision, and to determine the complementary demonstration projects that would be needed to cover most of the routes to electrify a complete fleet of buses. It will include the major financial support to be determined to multiple urban transit agencies and bus manufacturers for complementary demonstration projects of full size transit buses and the related charging infrastructure.

EMC will pursue discussions with important stakeholders, such as the Canadian Urban Transit Association, to determine a concrete action plan for the electrification of urban transit buses in Canada.

## Overview

Table 1 provides an overview of the high-priority recommendations, their expected uptakes and estimated costs for the period 2016-2020.

*Table 1 – Financial Summary of Recommendations to Increase EV uptake*

	<b>Recommendations</b>	<b>Expected Uptake</b> High, Medium, Low	<b>Total costs</b> High, Medium, Low(*)
1.	Raising public awareness for EVs	High	Medium
2.	Financial Incentives for EV Buyers	High	High
3.	EV Infrastructure-Workplace	High	High
4.	DC Fast Charging	High	Medium
5.	Car sharing pilot	Medium	Low
6.	Green License plate and related programs (HOV lanes, free parking...)	Medium	Low
7.	Government exemplarity	Medium	Medium
8.	Technology, R&D, and Pre-Commercialization	Commercialization	Low (reallocated budget)
9.	Building codes	Long term High	Low
10.	Public Transit <ul style="list-style-type: none"> <li>• Segmentation and targeted demos for Buses</li> </ul>	High	Low

(\*)Low costs: under \$5M

Medium costs: between \$5M and \$20M

High costs: over \$20M

## Budget Overview

### ***Federal Budgets for implementation of measures (in \$M)***

<b>Year</b>	<b>2016</b>
Raising awareness	\$3.0
Federal incentive of \$3,000 per vehicle	\$35.1
Federal incentive	
• Workplace infrastructure	\$7.5
• DCFC	\$1.0
<b>TOTAL</b>	<b>\$46.6</b>

A budget of \$250,000 is also necessary to pursue the car sharing project, and the Public Transit project.



**CONSULTATIONS  
PRÉBUDGÉTAIRES  
2016**

**SOUSSIONS AU COMITÉ PERMANENT DES FINANCES  
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES**

par

**MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA**

19 février 2016

**Contact**

Chantal Guimont  
Présidente-directrice générale  
38, place du Commerce, 11-530  
Verdun, QC  
Tél.: 514 916-4165  
[chantal.guimont@emc-mec.ca](mailto:chantal.guimont@emc-mec.ca)



## Introduction et contexte

Mobilité électrique Canada (MÉC) est la seule association nationale sans but lucratif vouée exclusivement à la promotion de la mobilité électrique comme solution durable à la réalisation des objectifs énergétiques et environnementaux croissants du Canada.<sup>3</sup>

MÉC a reçu le mandat de Ressources naturelles Canada (RNCan) d'élaborer une feuille de route nationale en électrification des transports en se basant sur une consultation étendue des acteurs majeurs canadiens dans le domaine. Les recommandations suivantes issues de cette feuille de route ont été présentées à RNCan et ont fait l'objet de discussions. Ces recommandations sont à considérer pour le budget à venir pour soutenir des politiques fédérales clés, visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et pour s'adapter aux changements climatiques en appuyant l'infrastructure verte et en finançant le véhicule électrique dans tous les modes de transport comme le transport individuel, l'autopartage et le transport en commun.

Un budget de près de 50 M\$ est recommandé pour la prochaine année, pour un budget total de près de 200 M\$ pour les 3 à 5 prochaines années.

## Résumé des recommandations

Les avantages des véhicules électriques (VE) sont bien documentés partout dans le monde et représentent une solution de rechange immédiate pour les conducteurs. Il existe plusieurs bonnes raisons d'adopter les VE. Leur coût d'utilisation est plus faible que celui des véhicules traditionnels et leurs coûts d'entretien sont très bas. Les VE produisent peu d'émissions locales et contribuent de manière considérable à la réduction des gaz à effet de serre (GES) en transport puisque l'électricité canadienne provient de sources non fossiles pour laquelle il est facile de prévoir le prix. De nombreuses sociétés de l'industrie des VE et des technologies de recharge sont basées au Canada et bénéficieront d'un accroissement des ventes de VE.

Le soutien du gouvernement fédéral et de tous les paliers de gouvernement est crucial pour accélérer le déploiement des VE au Canada. Avec près de 18 500 VE sur les routes du pays, l'adoption d'une politique nationale musclée s'impose d'autant plus afin de passer d'un marché de niche à un marché de masse comme c'est le cas ailleurs. Le Canada a près de 2 fois moins de VE par habitant que son voisin américain. À la lumière de ce constat, MÉC est convaincue qu'il faut agir

---

<sup>3</sup> MÉC compte environ 140 membres : des sociétés privées actives dans le secteur de la vente ou de la distribution de véhicules et de pièces électriques, ou de la prestation des services professionnels, couvrant tous les modes de transport de surface; des fournisseurs d'électricité à l'échelle provinciale et municipale; des gestionnaires de parc des secteurs public et privé; des associations, des centres de recherche et des organisations syndicales; des agences gouvernementales et des sympathisants.

maintenant de concert avec tous les acteurs du milieu. Puisque plusieurs actions sont déjà en place dans les provinces de la C.-B., de l'Ontario et du Québec, les recommandations qui suivent sont complémentaires ou offrent un levier majeur à l'adoption des VE au Canada.

Les VE sont en train de transformer l'industrie automobile. Avec l'évolution anticipée de la technologie, de nouveaux modèles pourvus d'une meilleure autonomie favoriseront leur adoption. Malgré tout, il importe d'instaurer les mesures à court terme de ce rapport afin d'en accélérer le déploiement et d'améliorer les connaissances des acheteurs canadiens pour qu'ils envisagent dès maintenant l'achat d'un VE.

### ***a) Sensibiliser le public aux VE***

La nécessité de mettre de l'avant une stratégie de communication et d'éducation claire, neutre et permanente sur les VE constitue aux yeux de tous les intervenants du milieu l'une des principales priorités. Malheureusement, rien de tel n'existe encore. Cette stratégie se base sur trois mesures complémentaires et interreliées :

- i. Une campagne de sensibilisation visant la mise sur pied d'une campagne nationale de communication et de sensibilisation moderne et efficace (Web, médias sociaux, témoignages, etc.) en appui aux deux autres mesures de sensibilisation.
- ii. Un centre de ressources fiables et uniformes servant de guichet unique. Il prendrait la forme d'un portail Web complet à l'échelle nationale, destiné à devenir la première source d'information objective sur les VE à l'intention des Canadiens, tout en servant de carrefour et de relais à tous les autres sites du genre.
- iii. Un programme d'essais de conduite destiné aux provinces offrant des incitatifs pour les VE. Ce dernier serait conçu pour permettre à un plus grand nombre de clients d'essayer une voiture électrique en collaboration avec les concessionnaires, les associations de propriétaires de VE et les autres offres d'essais.

MÉC compte collaborer de près avec les constructeurs automobiles pour accroître la sensibilisation chez les concessionnaires.

### ***b) Incitatifs financiers pour les acheteurs d'un VE***

Les incitatifs directs se sont révélés efficaces et nécessaires pour accroître l'adoption de VE, non seulement au Canada, mais également dans plusieurs pays comme la Norvège et les États-Unis. Pour cette raison, chaque province canadienne

devrait offrir des incitatifs financiers aux acheteurs de VE, qu'il s'agisse de particuliers ou d'entreprises. À l'heure actuelle, seulement trois provinces le font. Nous recommandons donc au gouvernement fédéral d'offrir un incitatif supplémentaire de 3000 \$ pour tout incitatif provincial d'un minimum de 3000 \$.

### ***c) Infrastructure de VE***

L'infrastructure de recharge constitue un facteur clé dans l'accélération du déploiement des VE. Comme près de 90 % de la recharge s'effectue à la maison durant la nuit, l'infrastructure à domicile s'avère la plus cruciale. Habituellement, les conducteurs voient à cette composante au moment de l'achat d'un VE. Viennent ensuite en ordre d'importance les bornes en milieu de travail et les bornes publiques. Les employeurs ont besoin d'un soutien accru pour installer des bornes de recharge en milieu de travail puisqu'il existe très peu de programmes d'aide à l'heure actuelle. Comme le lieu de travail constitue le deuxième endroit pour recharger les VE, cette mesure diminuera la peur de la panne ce qui augmentera le facteur d'utilisation. Nous recommandons que le gouvernement fédéral offre aux employeurs un incitatif pour la recharge en milieu de travail d'un maximum de 3000 \$, à raison d'un maximum de 3000 \$, lorsque combiné avec tout incitatif provincial pour des bornes intelligentes de niveau 2.

### ***d) Bornes de recharge rapide***

Quant aux bornes de recharge rapide en milieu urbain et le long des autoroutes principales, il existe déjà plusieurs initiatives publiques et privées, malgré l'absence encore d'analyse de rentabilisation définitive. La participation du gouvernement fédéral s'avère toutefois nécessaire pour voir à l'installation de bornes de recharge rapide sur les autoroutes nationales où aucun déploiement n'est encore prévu. L'installation d'au minimum 150 bornes rapides par le gouvernement fédéral est recommandée pour compléter l'autoroute nationale VE. Une analyse de rentabilisation pour le compte du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME) étudie actuellement la possibilité d'implanter des bornes de recharge rapide en CC à travers le Canada. Le rapport indique qu'un nombre plus important de bornes de recharge rapide est requis, et ce, même le long des corridors routiers interurbains. À noter que les 150 bornes recommandées sont considérées comme un nombre minimal (sans compter les bornes rapides déjà en place) pour répondre aux besoins des conducteurs canadiens de VE en matière de déplacements interurbains.

### ***e) Autopartage***

L'économie du partage s'étend à tous types d'actifs, particulièrement à ceux de grande valeur avec un faible taux d'utilisation comme celui des automobiles. De

nombreuses études prévoient une croissance de 600% de l'autopartage à l'échelle mondiale entre 2013 et 2020.

La conception d'un modèle/concept d'affaires d'un service d'autopartage de VE économiquement durable dépend du partage des coûts et de l'utilisation, ainsi que de la disponibilité et de l'installation de bornes de recharge, des coûts de l'électricité, et des coûts des permis et de stationnement des différents gouvernements provinciaux et municipaux et des services publics.

Il est recommandé de continuer les discussions sur un projet-pilote de 3 ans sous le mandat actuel avec les partenaires d'une grande ville ayant déjà été identifiés afin de finaliser et de mettre à l'essai ce nouveau modèle d'affaires.

### ***f) Plaques d'immatriculation vertes et autres programmes***

L'implantation d'une "plaque d'immatriculation verte" donne aux conducteurs de VE certains avantages. Il s'agit d'un moyen simple et efficace de soutenir les véhicules à faible émission et d'octroyer divers avantages comme l'accès aux voies réservées, la réduction ou l'annulation des péages, etc., tout en attirant l'attention sur les VE. Les politiques pourront disparaître avec la croissance du nombre de VE.

### ***g) Exemplarité gouvernementale***

Tous les gouvernements devraient avoir leur propre plan d'action pour accroître l'adoption des VE, promouvoir les VE à leurs employés et introduire des VE dans leur parc. Le gouvernement fédéral devrait être un chef de file en la matière et inviter les gouvernements provinciaux à suivre son exemple.

Au début du mois de novembre 2015, le Congrès américain a passé une loi fédérale massive en matière de transports. La "General Services Administration" exige dorénavant d'installer des bornes de recharge en milieu de travail pour tous les employés fédéraux. Les employés devront payer pour utiliser le service afin de couvrir les frais du programme.<sup>4</sup>

### ***h) Technologie, R et D et précommercialisation***

Il est important de réunir les grappes de l'industrie et de l'innovation de partout au pays au sein de la nouvelle chaîne logistique de l'industrie automobile en ce qui a trait aux composantes pour véhicules à zéro ou faible émission, incluant les VE et les véhicules à hydrogène.

---

<sup>4</sup> Source: [Ecomento](#) – 10 novembre 2015.

Le Consortium d'innovation du véhicule électrique (CIVE) veut soutenir les collaborations précompétitives entre industriels et chercheurs dans le développement de la prochaine génération de technologies et de solutions pour les constructeurs automobiles au Canada et à l'échelle internationale, en adoptant le modèle d'innovation éprouvé du Consortium de recherche et d'innovation en aérospatiale au Québec (CRIAQ). Les participants comprendraient le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, le secteur privé et les établissements de recherche. Des fonds provenant de programmes existants permettraient de s'assurer que les provinces, l'industrie et les établissements de recherche contribuent de façon égale.

### ***i) Codes du bâtiment***

La dernière mise à jour du Code national du bâtiment date de 2015 et n'aborde pas de manière explicite les normes ou pratiques reliées aux VE. Avec la collaboration du Conseil national de recherches du Canada (CNRC) et l'Association canadienne de normalisation (CSA), la recommandation de base est d'amender le Code national du bâtiment et le Code canadien de l'électricité afin d'exiger d'inclure au moins les éléments de base des prises de chargement des VE (mise à niveau électrique et accès aux bornes éventuelles) dans tous les bâtiments neufs, incluant les condominiums et les immeubles d'appartements. La deuxième recommandation est d'obtenir des amendements aux codes du bâtiment afin d'atteindre un pourcentage minimal d'espaces de stationnement au sein d'immeubles en copropriété et immeubles d'appartements pouvant permettre la recharge de VE.

### ***j) Transport en commun***

Les constructeurs d'autobus canadiens font déjà la conception et l'essai routier d'autobus électriques avec le soutien du secteur public. Bien que le Canada puisse être fier de ces importantes initiatives, la mise en œuvre actuelle de nouvelles technologies dans les parcs de transport urbain est presque inexistante. Les sociétés de transport ne sont généralement pas enclines à faire l'acquisition de technologies innovantes avant qu'elles n'aient été mises à l'essai et que les barrières économiques et financières aient été évaluées. Après avoir effectué un partage des résultats des quelques projets-pilotes en cours, il est recommandé d'évaluer la pertinence des autobus électriques sur les trajets de sociétés de transport avec des niveaux de précision modérée et de déterminer les projets-pilotes complémentaires qui seraient nécessaires pour pouvoir électrifier tout un parc d'autobus de transport en commun.

Cela comprend le soutien financier important à définir auprès de plusieurs sociétés de transport urbain et de manufacturiers pour des projets d'autobus de transport de grande taille et d'infrastructure de recharge.

MÉC va poursuivre les discussions avec les parties prenantes importantes, telles que l'Association canadienne du transport urbain, pour déterminer un plan d'action concret pour l'électrification des autobus de transport en commun au Canada.

### Aperçu

Le tableau 1 donne un aperçu de nos recommandations prioritaires, de leur effet appréhendé sur le degré d'adoption du marché et des coûts estimés pour la période de 2016 à 2020.

Tableau 1 – Résumé financier des recommandations pour accroître l'adoption des VE

	<b>Recommandations</b>	<b>Degré d'adoption</b> Élevé, moyen, faible	<b>Coût total</b> Élevé, moyen, faible(*)
1.	Sensibiliser le public aux VE	Élevé	Moyen
2.	Incentifs financiers pour les acheteurs d'un VE	Élevé	Élevé
3.	Infrastructure de VE	Élevé	Élevé
4.	Recharge rapide	Élevé	Moyen
5.	Projet pilote d'autopartage	Moyen	Faible
6.	Plaque d'immatriculation verte et autres programmes	Moyen	Faible
7.	Exemplarité gouvernementale	Moyen	Moyen
8.	Technologie, R et D, précommercialisation	Commercialisation	Faible (réaffectation budgétaire)
9.	Codes du bâtiment	Élevé à long terme	Faible
10.	Transport en commun • Segmentation et projets-pilotes ciblés	Élevé	Faible

(\*) Coût faible : moins de 5 M\$  
 Coût moyen : entre 5 M\$ et 20 M\$  
 Coût élevé : plus de 20 M\$

### Aperçu du budget

#### Budgets fédéraux pour l'implantation des mesures (en M\$)

<b>Année</b>	<b>2016</b>
Sensibilisation et communication	3,0
Budget maximum avec incitatif fédéral de 3000 \$ par véhicule	35,1

<b>Année</b>	<b>2016</b>
Incitatif fédéral	
• Infrastructure en milieu de travail	7,5
• Bornes rapides	1,0
<b>TOTAL</b>	<b>46,6</b>

Un budget de 250 000 \$ est également requis pour poursuivre le projet en autopartage et le projet en transport en commun.