

Sensibilisation, éducation et mobilisation relatives aux véhicules à zéro émission

Faire la promotion de la diversité, de
l'équité et de l'inclusion

Colton Kasteel

Février 2022

Sensibilisation, éducation et mobilisation relatives aux véhicules à zéro émission :
faire la promotion de la diversité, de l'équité et de l'inclusion.

M144-313/2022F-PDF
978-0-660-43563-3

À propos de l'Institut Pembina

L'Institut Pembina est un groupe de réflexion national non partisan qui préconise des politiques solides et efficaces pour appuyer la transition du Canada vers l'énergie propre. Nous utilisons des approches aux changements à multiples facettes et hautement collaboratives. En effectuant des recherches et des analyses crédibles et fondées sur des données probantes, nous consultons directement les organisations afin de concevoir et de mettre en œuvre des solutions d'énergie propre, et nous réunissons divers groupes d'intervenants afin de cerner et d'adopter des solutions communes.

Avis de non-responsabilité

Le présent document est un rapport indépendant préparé exclusivement à titre d'information pour Ressources naturelles Canada.

Les points de vue et les opinions exprimés dans le présent rapport reflètent ceux de l'auteur ou des auteurs.

Les renseignements, les déclarations, les statistiques et les commentaires (collectivement, les « renseignements ») contenus dans le présent rapport ont été préparés par l'Institut Pembina à partir de documents accessibles au public et de discussions tenues avec les intervenants. L'Institut Pembina n'exprime aucun avis quant à l'exactitude ou à l'exhaustivité des renseignements fournis, aux hypothèses formulées par les parties qui ont fourni les renseignements ou aux conclusions tirées par ces parties.

L'Institut Pembina a fondé ce rapport sur les renseignements reçus ou obtenus, au motif que ces renseignements sont exacts et, lorsqu'ils sont présentés à l'Institut Pembina comme tels, complets.

Table des matières

Sommaire	1
Aperçu des résultats	1
Recommandations relatives à la conception du programme	3
1. Introduction	5
1.1 Définitions.....	6
1.2 Aperçu	8
2. Pratiques exemplaires pour une mobilisation équitable et inclusive	9
2.1 Aperçu des trousseaux d'outils et des cadres établis	9
2.2 Élaboration d'une stratégie pour la mobilisation communautaire en faveur de la mobilité zéro émission	11
3. Entrevues avec des experts en la matière	21
3.1 Thèmes clés communiqués par les intervenants	21
3.2 Rétroaction relative à des groupes sous-représentés particuliers	26
4. Conclusions et recommandations.....	32
4.1 Recommandations	33
4.2 Cadre de la diversité, de l'équité et de l'inclusion proposé	34
Annexe A. Analyse des programmes intergouvernementaux	37
Annexe B. Perspectives complètes de la section 4.2	48
Annexe C. Questions d'entrevue.....	57

Liste des tableaux

Tableau 1. Documentation principale	10
Tableau 2. Cadre de la diversité, de l'équité et de l'inclusion proposé	34
Tableau 3. Exemples de programmes de sensibilisation et d'éducation au sujet des VZE	37
Tableau 4. Exemples de programmes de mobilité propre axés sur l'équité	42
Tableau 5. Exemples de stratégies municipales de mobilité électrique avec des considérations d'équité.....	43
Tableau 6. Exemples de collectivités autochtones ayant des programmes ou des projets de mobilité électrique	46
Tableau 7. Exemples d'incitation à l'achat de VZE pour les communautés à faible revenu	47
Tableau 8. Questions standard	57

Sommaire

Les organisations au Canada offrent une série d'activités de sensibilisation, d'éducation et de mobilisation sur les véhicules à zéro émission (VZE) qui sont diversifiées tant dans leur pratique que dans leur mission. Cependant, nos recherches indiquent que, même si certains organismes se concentrent activement sur la mobilisation des communautés sous-représentées¹, la conversation autour de la diversité, de l'équité et de l'inclusion (DEI) dans la sensibilisation sur les VZE n'en est qu'à ses débuts. Aux fins du présent rapport, RNCan a défini les communautés sous-représentées comme comprenant, sans s'y limiter : les peuples et communautés autochtones; les communautés racialisées; les communautés rurales et nordiques; et les jeunes. L'intégration de la DEI à l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro de RNCan et à d'autres programmes de sensibilisation contribue à l'objectif du gouvernement fédéral de rendre la mobilité zéro émission accessible à tous les Canadiens, accélérant ainsi la décarbonisation du transport dans toutes les régions du pays.

Le présent rapport décrit les critères de DEI, effectue une analyse documentaire des pratiques exemplaires et rassemble les leçons apprises et les points de vue d'experts en matière de mobilité du Canada et des États-Unis afin de contribuer à la mise en place de solutions de mobilité zéro émission pour les communautés sous-représentées. Ce rapport se termine par un nouveau cadre d'évaluation et des recommandations sur la façon dont RNCan pourrait améliorer son Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro.

Aperçu des résultats

Les véhicules électriques personnels deviennent de plus en plus populaires en raison de l'éventail plus large de modèles proposés par les constructeurs automobiles, ainsi que des politiques et des programmes incitatifs qui les rendent de plus en plus économiques et pratiques. Cependant, les entrevues avec les intervenants ont révélé que, pour certains consommateurs, il peut être accablant, déroutant et parfois intimidant de se retrouver parmi la myriade de sources d'information, notamment : l'achat de véhicules

¹ Le terme « communautés » est utilisé au sens large dans le présent rapport et, dans ce contexte, il est destiné à être interchangeable, s'appliquant aussi bien aux petites communautés de quartier qu'aux grandes communautés géographiques, socioculturelles et socioéconomiques.

électriques rechargeables ou hybrides, y compris la demande de remise; l'installation de l'équipement de recharge à la maison ou la recherche de bornes de recharge à proximité; et la manière dont le réseau de bornes de recharge s'étendra à l'avenir pour répondre à leurs besoins. Les gens ont besoin de ressources tierces plus accessibles et plus fiables qui expliquent facilement le coût total de la propriété d'un VE, le genre d'incitatifs financiers offerts, les coûts sur la durée de vie par rapport aux véhicules à moteur à combustion interne sur leur territoire et, de manière générale, les autres options de mobilité à émission zéro possibles en dehors des véhicules électriques.

D'après les conclusions du présent rapport, les programmes qui visent à accroître la sensibilisation aux VZE, sans être suffisamment éclairés par la mobilisation communautaire, ne répondraient pas nécessairement aux besoins de toutes les communautés sous-représentées du pays. Les initiatives de sensibilisation et d'éducation en matière de VZE qui sont éclairées par une lentille de DEI et qui tiennent compte de l'intersectionnalité, des partenariats avec la société civile et des diverses options de mobilité sont probablement mieux placées pour influencer l'adoption des VE et l'électrification plus large de la mobilité. Le thème le plus marquant qui ressort de cette recherche est que des engagements financiers substantiels, de la part du gouvernement et d'autres bailleurs de fonds intéressés par la promotion de la mobilité électrifiée, sont nécessaires pour mener des activités de mobilisation communautaire à forte intensité de ressources.

Pour éclairer le mieux possible l'élaboration des politiques, des investissements et des programmes, le gouvernement doit accorder la priorité à la mobilisation communautaire bien financée à l'échelle locale dans le cadre de sa stratégie nationale sur les VZE. Afin d'intégrer la DEI à l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro de RNCAN, et de répondre à l'objectif du gouvernement fédéral de rendre la mobilité zéro émission accessible à tous, les communautés sous-représentées doivent avoir la possibilité de contribuer à la politique de mobilité. Néanmoins, dans les cas où la participation locale n'est pas visée, les campagnes nationales demeurent importantes pour promouvoir des formes particulières de transport à émission zéro, et il existe des mesures concrètes que des projets peuvent prendre afin de trouver écho auprès d'un auditoire plus diversifié : la traduction de documents publics, l'utilisation d'images intersectionnelles, la publicité d'options de mobilité de recharge et la conclusion de partenariats avec des organisations non gouvernementales (ONG) sont les plus remarquables.

La réponse de l'ensemble de la société à la crise climatique entraîne une évolution de l'esprit du temps, qui remet en question les notions d'espace communautaire, de routes, de consommation et de déplacements en général. Une transition équitable vers la cible de zéro émission nette dans le secteur des transports nécessitera des efforts allant au-delà de l'adoption massive de véhicules personnels électriques. Les politiques de mobilité et les décisions sur l'infrastructure devraient être éclairées par ce qui correspond le mieux aux besoins des citoyens, en tenant compte de la géographie, des revenus, de la race, du sexe, etc. Les responsables politiques et décideurs devraient adopter des pratiques de mobilisation plus complètes afin de « rencontrer les collectivités sur leurs terres » et de concevoir conjointement des solutions zéro émission qui répondent à des besoins d'accessibilité multiformes (financiers, physiques, etc.). En complément d'une politique de l'offre visant à accroître la disponibilité des VE au Canada, il est nécessaire de procéder à une augmentation de la sensibilisation, de l'éducation et de la mobilisation. À défaut de ces mesures, le Canada passera à côté des réalités de la demande et ralentira sa transition vers une mobilité zéro émission.

Recommandations relatives à la conception du programme

Nous recommandons à RNCan de continuer d'administrer l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro, car elle contribuera à accélérer l'adoption des VE et à réduire les émissions de GES liées au transport au Canada. Nous reconnaissons que les bénéficiaires de ce programme auront des capacités différentes pour réaliser les projets, et nous recommandons donc à RNCan de se concentrer sur la détermination de la façon dont le gouvernement fédéral peut appuyer des projets pour intégrer la DEI, plutôt que de la leur imposer.

À titre de condition de soutien aux programmes, les promoteurs de projets de sensibilisation aux VZE devraient, dans la mesure du possible, être appuyés pour intégrer des éléments du cadre de la diversité, de l'équité et de l'inclusion dans l'élaboration du projet et intégrer les coûts des mesures suivantes dans leur budget au moment de présenter une demande :

1. Démontrer comment les membres de l'équipe principale du projet combattront les préjugés implicites et démontreront une compréhension de l'intersectionnalité.

2. Traduire les documents de communication en anglais destinés au public dans des langues pertinentes pour les publics cibles.
3. Démontrer l'existence des partenariats avec des organisations non gouvernementales, des organisations communautaires et, le cas échéant, des décideurs locaux, pour réaliser des projets à forte incidence.
4. Éliminer les obstacles financiers qui peuvent empêcher les membres les plus vulnérables de la communauté de participer à un projet.
5. Contribuer à l'évaluation des besoins en matière de transport ou la mener à bien.
6. Créer des mécanismes de rétroaction ouverts et accessibles pour les participants, et s'engager à ajuster le projet en fonction de la rétroaction reçue.
7. Mesurer les indicateurs de rendement clés liés à la diversité, à l'équité et à l'inclusion et produire des rapports y relatifs afin de comprendre les répercussions et les résultats du projet.

1. Introduction

Sensibilisation, éducation et mobilisation relatives aux véhicules à zéro émission : faire la promotion de la diversité, de l'équité et de l'inclusion rassemble les idées d'experts en la matière et un large éventail de documents afin de cerner un premier ensemble de pratiques exemplaires. Ressources naturelles Canada peut s'inspirer de ces points de vue pour éclairer sa stratégie de soutien aux éventuels projets de sensibilisation et d'éducation en matière de VZE, afin de s'assurer qu'ils intègrent la diversité, l'équité, l'inclusion (DEI) et la justice dans le cadre de leur travail. L'intégration de la diversité, de l'équité et de l'inclusion (DEI) à l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro de RNCan² et à d'autres programmes de sensibilisation contribue à l'objectif du gouvernement fédéral de rendre la mobilité zéro émission accessible à tous les Canadiens, accélérant ainsi la décarbonisation du transport dans toutes les régions du pays.

La présente recherche avait pour but d'explorer : les lacunes en matière de confiance ou de sensibilisation du public relatives aux VZE au sein de différentes communautés au Canada; les obstacles empêchant les communautés sous-représentées d'accéder aux programmes de sensibilisation et d'éducation sur les VZE; les éventuelles solutions aux lacunes et aux obstacles, y compris les possibilités particulières de faire participer efficacement les groupes sous-représentés; et les programmes actuels de sensibilisation et d'éducation sur les VZE dans l'ensemble du pays et les mesures prises pour intégrer la diversité, l'équité et l'inclusion dans leur travail.

Sur la base de ces résultats, le présent rapport se concentre sur les pratiques exemplaires en matière de mobilisation communautaire comme une voie pour concevoir des programmes et des politiques qui répondent précisément à l'objectif de RNCan d'intégrer la DEI et de répondre aux besoins des communautés sous-représentées. Il convient d'évaluer les réalités vécues et d'établir un consensus afin de clarifier les mesures les mieux placées en matière de politiques et de programmes pour passer de la sensibilisation à l'adoption.

² Ressources naturelles Canada, « Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro ». <https://www.rncan.gc.ca/efficacite-energetique/efficacite-energetique-transports-carburants-remplacement/initiative-de-sensibilisation-aux-vehicules-emission-zero/initiative-de-sensibilisation-aux-vehicules-emission-zero>

Il faudrait appuyer les projets de toutes envergures en vue de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour intégrer la DEI, et aspirer à comprendre les besoins en matière de mobilité de communautés précises par le biais d'autres travaux ciblés. RNCAN devrait s'attacher à déterminer comment le gouvernement fédéral peut aider les projets à intégrer ces pratiques exemplaires dans leur travail.

Bien que le présent rapport présente des mesures importantes pour la conception des politiques et des programmes de RNCAN sur les VZE, il faut noter que seul un petit échantillon d'experts en la matière a été joint en raison de la capacité, de l'échéancier et du budget de ce projet de recherche. Les points de vue recueillis lors des entrevues, bien qu'ils soient informatifs, ne doivent pas être considérés comme une représentation monolithique des communautés dont il était question. Pour fonctionner dans un pays aussi vaste et diversifié que le Canada, il faut mener des activités de recherche et de mobilisation à plus long terme afin de comprendre avec précision les besoins et les réalités vécues par les communautés en question.

1.1 Définitions

La diversité, l'équité et l'inclusion sont des concepts complexes, et il n'existe pas de définition ou de cadre uniques utilisés dans l'ensemble des institutions. Le Centre canadien pour la diversité et l'inclusion propose un « Glossaire des termes » unique, élaboré à partir d'un amalgame de contributions d'organisations du Canada, qui offre les renseignements les plus récents sur la myriade de termes associés à la diversité, à l'équité et à l'inclusion (DEI)³. Dans le cadre du présent projet, nous utilisons les définitions suivantes pour orienter notre travail :

Diversité : présence d'un large éventail de qualités humaines, d'attributs, d'expériences vécues et de perspectives⁴. « La diversité est plus qu'un ensemble de catégories. Elle s'étend aux principes d'inclusion, à la reconnaissance et à la valorisation de la différence et à la capacité de participer équitablement à la société⁵. »

³Centre canadien pour la diversité et l'inclusion, *Glossaire des termes : un outil de référence*. 2021. <https://ccdi.ca/media/3151/ccdi-glossary-of-terms-fr.pdf>

⁴Université de la Colombie-Britannique, « Equity & Inclusion Glossary of Terms » <https://equity.ubc.ca/resources/equity-inclusion-glossary-of-terms/>

⁵Merli Tamtik and Melissa Guenter, « Policy Analysis of Equity, Diversity and Inclusion Strategies in Canadian Universities – How Far Have We Come? » *Revue canadienne de l'enseignement supérieur*. Vol. 49, 3 (2019) <https://www.erudit.org/en/journals/cjhe/2019-v49-n3-cjhe05066/1066634ar/>

Équité : le cours intitulé « Analyse comparative entre les sexes Plus » de Femmes et Égalité des genres Canada décrit l'équité comme « le sentiment que les choses sont justes, [ce qui] exige souvent un traitement différent »⁶. Une approche équitable exige que les programmes et les politiques soient élaborés d'une manière inclusive et juste, en agissant pour « corriger les torts passés »⁷ et en éliminant « les obstacles qui empêchent la participation d'une personne ou d'un groupe ». En matière d'engagement, l'équité exige « des possibilités mutuellement avantageuses pour permettre aux gens de contribuer⁸. »

Les autres formes précises d'équité qui sont pertinentes pour la présente recherche comprennent les suivantes :

- *Équité raciale* : « processus visant à éliminer les disparités raciales et à améliorer les résultats pour tous. Il s'agit de la pratique intentionnelle et continue de changer les politiques, les pratiques, les systèmes et les structures en donnant la priorité aux changements mesurables dans la vie des personnes de couleur⁹. »
- *Équité en matière de mobilité* : « système de transport qui accroît l'accès à des options de mobilité de grande qualité, réduit la pollution atmosphérique et améliore les possibilités économiques dans les communautés de couleur à faible revenu » (selon la définition du cadre d'équité en matière de mobilité du Greenlining Institute)¹⁰.

Inclusion : « processus actif, intentionnel et continu visant à remédier aux inégalités en matière de pouvoir et de privilège¹¹. » L'inclusion exige la création d'un environnement où les besoins individuels sont reconnus et où chaque personne a la possibilité de

⁶ Femmes et égalité des genres Canada, « L'ACS+ : Égalité ou équité? » <https://femmes-egalite-genres.canada.ca/fr/analyse-comparative-entre-sexes-plus/microlecons-videos/acsplus-egalite-equite.html>

⁷ Forth Mobility, *Equity in Practice: Developing a City Transportation Electrification Roadmap* (2020). https://forthmobility.org/storage/app/media/Documents/Equity_in_Practice_Report.pdf

⁸ Simon Fraser University's Morris J. Wosk Centre for Dialogue, *Beyond Inclusion: Equity in Public Engagement* (2020). Page 7. <https://www.sfu.ca/content/dam/sfu/dialogue/ImagesAndFiles/ProgramsPage/EDI/BeyondInclusion/Beyond%20Inclusion%20-%20Equity%20in%20Public%20Engagement.pdf>

⁹ Race Forward, *From Seed to Harvest: A Toolkit for Collaborative Racial Equity Strategies* (2021). https://www.raceforward.org/system/files/RaceForward_RET_FromSeedsToHarvestforCollaborativeGovernance_2021.pdf

¹⁰ The Greenlining Institute, *Mobility Equity Framework: How To Make Transportation Work For People* (2018). https://greenlining.org/wp-content/uploads/2019/01/MobilityEquityFramework_8.5x11_v_GLI_Print_Endnotes-march-2018.pdf

¹¹ Université de la Colombie-Britannique, « Equity & Inclusion Glossary of Terms ».

mettre à profit ses idées et ses expériences. Dans le cadre de la mobilisation, l'inclusion exige la participation de « personnes qui reflètent la diversité démographique, comportementale et expérientielle des communautés susceptibles d'être touchées par une décision¹² ».

Intersectionnalité : « nature interconnectée des catégorisations sociales... telles qu'elles s'appliquent à un individu ou à un groupe donné¹³. » Il s'agit de reconnaître que « les inégalités ne sont jamais le résultat de facteurs uniques et distincts », mais plutôt le résultat de ces intersections¹⁴. Il s'agit notamment des facteurs suivants : langue, sexe, statut socioéconomique, inégalité numérique, sexualité, (in)capacité, situation d'emploi, statut d'immigrant ou de citoyen, niveau de scolarité, géographie, environnement, croyances religieuses, culture, antécédents d'incarcération, et plus encore¹⁵.

1.2 Aperçu

Le présent rapport commence par un examen des pratiques exemplaires en matière de DEI que l'on trouve à la fois dans les organisations axées sur la mobilité et, plus généralement, dans les organisations axées sur l'inclusion. Ensuite, le rapport présente les résultats des entrevues réalisées avec des chefs de file de communautés sous-représentées afin de recueillir des renseignements précis sur celles-ci. En rassemblant la documentation et les entrevues, nous proposons un cadre de la DEI à utiliser par RNCan pour les futurs projets liés à l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro qui visent à mobiliser les communautés sous-représentées, ainsi que des recommandations pour l'application du cadre. Enfin, les annexes décrivent les activités de sensibilisation et d'éducation sur la mobilité zéro émission et les véhicules à zéro émission au Canada et aux États-Unis.

¹² Simon Fraser University's Morris J. Wosk Centre for Dialogue, *Beyond Inclusion: Equity in Public Engagement* (2020). Page 7.

¹³ Université de la Colombie-Britannique, « Equity & Inclusion Glossary of Terms ».

¹⁴ Olena Hankivsky, *Intersectionality 101* (The Institute for Intersectionality Research & Policy, SFU, 2014), 2. <https://bccampus.ca/wp-content/uploads/2020/07/Hankivsky-Intersectionality101-2014.pdf>

¹⁵ The Greenlining Institute, *Racial Equity Toolkit* (2013). <https://greenlining.org/publications/2013/the-greenlining-institutes-racial-equity-framework-toolkit/>

2. Pratiques exemplaires pour une mobilisation équitable et inclusive

Les Canadiens partout au pays ont des besoins et des préférences très différents en matière de mobilité. Bien que la popularité des véhicules électriques personnels ait augmenté de façon prometteuse^{16, 17, 18}, une trop grande importance accordée aux VE personnels par les décideurs politiques peut entraîner une sous-estimation du rôle essentiel que jouent les formes distribuées de transport électrifié et actif (par exemple, les transports en commun, les vélos électriques, le covoiturage, etc.). Le fait d’entreprendre un travail de mobilisation fondé sur la DEI peut éclairer la conception des politiques et des programmes afin de cerner les voies de transport à émission zéro les plus appropriées pour chaque communauté respective partout au pays.

2.1 Aperçu des troussees d’outils et des cadres établis

Une analyse documentaire a été menée pour comprendre à la fois comment les organisations appliquent la DEI à leur travail et comment les initiatives existantes de sensibilisation et d’éducation en matière de VZE mobilisent efficacement les groupes sous-représentés. Nous avons constaté que de nombreuses organisations ont élaboré des cadres, des outils et des stratégies de lutte contre le racisme et/ou de DEI au cours des dernières années. Par exemple, le *Mobility Equity Framework* du [Greenlining Institute](#), le *Cadre pour l’équité, la diversité et l’inclusion* du [CRSNG](#) et le *Cadre sur l’antiracisme* de [Coopération Canada](#). Après un examen plus approfondi, l’Institut Pembina a découvert un ensemble plus précis de troussees d’outils et d’études qui offrent

¹⁶ Statistique Canada. Tableau 20-10-0025-01 « Immatriculations des véhicules à émission zéro, trimestrielle » DOI : <https://doi.org/10.25318/2010002501-fra>

¹⁷ The Star, « By the Numbers: A look at electric vehicle sales in Canada ». <https://www.thestar.com/business/2021/12/10/by-the-numbers-a-look-at-electric-vehicle-sales-in-canada.html>

¹⁸ CTV News, « The pandemic has been great for electric car sales ». <https://www.ctvnews.ca/autos/the-pandemic-has-been-great-for-electric-car-sales-1.5756630>

des pratiques exemplaires pour la mobilisation communautaire auprès des communautés sous-représentées, certaines portant plus particulièrement sur le thème de la mobilité et d'autres plus générales. Les détenteurs de connaissances spécialisées de ces organisations ont déjà effectué une grande partie du travail de base nécessaire pour éclairer une approche équitable en matière d'engagement à l'égard de la mobilité zéro émission, d'élaboration de politiques et d'exécution de programmes au Canada. Les ressources les plus influentes dans l'élaboration du présent rapport sont présentées au tableau 1.

Tableau 1. Documentation principale

Ressource	Axée sur la mobilité?
Facilitating Power <i>The Spectrum of Community Engagement to Ownership</i> ¹⁹	N
Forth Mobility Rapport <i>Equity in Practice</i> ²⁰	O
GARE <i>Racial Equity Toolkit</i> ²¹	N
Greenlining Institute <i>Mobility Equity Framework</i> ²²	O
Greenlining Institute <i>Making Equity Real in Mobility Pilots</i> ²³	O
Greenlining Institute <i>Electric Vehicles for All: An Equity Toolkit</i> ²⁴	O

¹⁹ Rosa Gonzalez, *Spectrum of Community Engagement to Ownership* (2020).

https://www.facilitatingpower.com/spectrum_of_community_engagement_to_ownership

²⁰ *Equity in Practice: Developing a City Transportation Electrification Roadmap*.

²¹ Government Alliance on Race and Equity, *Racial Equity Toolkit: An Opportunity to Operationalize Equity* (2016). https://www.racialequityalliance.org/wp-content/uploads/2015/10/GARE-Racial_Equity_Toolkit.pdf

²² *Mobility Equity Framework: How To Make Transportation Work For People*.

²³ The Greenlining Institute, *Making Equity Real in Mobility Pilots* (2019).

<https://greenlining.org/publications/reports/2019/making-equity-real-in-mobility-pilots-toolkit/>

²⁴ Greenlining Institute, *Electric Vehicles for All: An Equity Toolkit*.

<https://greenlining.org/resources/electric-vehicles-for-all/>

Race Forward <i>From Seed to Harvest</i> ²⁵	N
Morris J. Wosk Centre for Dialogue de l'Université Simon Fraser <i>Beyond Inclusion: Equity in Public Engagement</i> ²⁶	N
TransForm <i>A Framework for Equity in Mobility</i> ²⁷	O

2.2 Élaboration d'une stratégie pour la mobilisation communautaire en faveur de la mobilité zéro émission

2.2.1 Aperçu

Pour déterminer les besoins d'une communauté en matière de mobilité, il est essentiel d'entreprendre une mobilisation équitable et inclusive. Chaque projet de sensibilisation et d'éducation à la mobilité zéro émission sera associé à une « communauté cible » différente. Selon le projet, une communauté peut être classée en fonction de plusieurs facteurs intersectionnels différents. Bien que les projets soient souvent fondés sur une portée géographique (p. ex., municipale, provinciale, nationale), si un projet vise particulièrement les communautés sous-représentées, il peut être axé sur un groupe de personnes ayant un facteur commun (p. ex., le sexe, la religion, la race, le statut socioéconomique, etc.) à l'intérieur ou à l'extérieur des limites géographiques (p. ex., les résidents à faible revenu d'une municipalité, par rapport à tous les résidents de la municipalité).

Il est important de noter que les pratiques exemplaires en matière de mobilisation présentées dans cette section ne seront pas pertinentes pour tous les projets de façon monolithique; par exemple, les campagnes nationales de sensibilisation aux VZE ne pourront pas appliquer certaines leçons qui sont pertinentes aux campagnes se déroulant à l'échelle communautaire. Cependant, si la participation locale est

²⁵ *From Seed to Harvest: A Toolkit for Collaborative Racial Equity Strategies.*

²⁶ Simon Fraser University's Morris J. Wosk Centre for Dialogue, *Beyond Inclusion: Equity in Public Engagement.*

²⁷ TransForm, *A Framework for Equity in New Mobility* (2017).

https://www.transformca.org/sites/default/files/A%20Framework%20for%20Equity%20in%20New%20Mobility_FINAL.pdf

indispensable pour évaluer avec précision les besoins en matière de mobilité pour les communautés, des thèmes tels que la planification des projets et les partenariats fondés sur la DEI sont pertinents, quelle que soit la portée du projet.

Cette section fait le point sur les thèmes clés tirés de la documentation présentée dans le tableau 1, en mettant l'accent sur les points de vue les plus pertinents au sujet de la mobilisation des communautés sous-représentées à l'égard de leurs besoins en matière de mobilité. Chaque thème contient des leçons générales et des critères pour les bailleurs de fonds et les administrateurs de programmes.

Les thèmes retenus en matière de DEI dans le cadre de l'élaboration des projets sont les suivants :

- intersectionnalité et accessibilité;
- allocation budgétaire;
- évaluation des besoins de la communauté;
- instauration de la confiance, établissement de partenariats et appropriation par la communauté;
- évaluation du projet et rétroaction.

2.2.2 Intersectionnalité et accessibilité

L'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro devrait tenir compte de la façon dont la diversité, l'équité et l'inclusion peuvent être intégrées dans la portée initiale d'un projet et dans le budget. Selon la communauté cible d'un projet, les besoins peuvent varier considérablement. Par exemple, les campagnes nationales devront refléter la diversité des Canadiens et des peuples autochtones à l'échelle du pays pour trouver un écho, tandis que les campagnes communautaires particulières devront seulement refléter le public cible.

Leçons

- Une stratégie de mobilisation doit définir le public visé par le projet et comprendre le contexte pertinent, comme l'emplacement et les statuts d'identification.
- Elle doit contenir des étapes indiquant la manière dont les membres de l'équipe du projet vont examiner les aspects intersectionnels de leurs propres privilèges, combattre les préjugés implicites et s'engager à adopter une approche de lutte contre le racisme dans le cadre de leur travail. Ces mesures peuvent comprendre la formation des membres de l'équipe de projet sur ces sujets.
- Des campagnes de mobilisation, du matériel de communication et des médias devraient être créés avec des images intersectionnelles, des histoires et des références qui trouveront un écho auprès du public cible sur le plan culturel.
- Les indicateurs de réussite devraient être élaborés conjointement avec les groupes communautaires mobilisés afin d'établir des objectifs en matière de diversité, d'équité et d'inclusion. Les équipes de projet doivent évaluer l'avancement et les retombées du projet.

2.2.3 Allocation budgétaire

Il est important que des ressources financières soient allouées pour appuyer une mobilisation et une planification participative significatives des peuples et communautés autochtones ainsi que des membres des communautés historiquement marginalisées.

Ainsi, il faut investir à la fois dans l'équipe de mobilisation pour lui permettre de mener à bien un projet de longue haleine et dans les membres de la communauté eux-mêmes afin qu'ils puissent participer et faire participer leurs voisins.

Leçons

- Investir dans des activités de mobilisation en personne, si la santé publique le permet²⁸, est un moyen efficace d'atteindre des communautés diverses et sous-représentées²⁹. Il convient d'envisager une compensation financière, notamment des honoraires pour les participants, afin de reconnaître la valeur de leur travail (et de compenser les éventuelles pertes de salaire lorsqu'il s'agit de mobiliser des communautés à faible revenu). Les coûts de soutien supplémentaires associés à la mobilisation pourraient également comprendre la garde d'enfants, la nourriture, le transport à destination et en provenance du lieu de mobilisation, et plus encore.
- Dans le cas de la mobilisation par l'entremise de canaux numériques (p. ex., les enquêtes, les formulaires en ligne, les sondages), l'étape de la planification préliminaire et l'évaluation des besoins de la communauté doivent cerner les inégalités et les obstacles numériques et déterminer si des ajustements doivent être apportés à la stratégie du projet. Par exemple, des ressources financières supplémentaires peuvent être nécessaires pour faciliter la contribution des membres de la communauté qui n'ont pas accès aux outils numériques.
- D'après une étude menée par le programme Indigenous Climate Action (lutte contre les changements climatiques par les Autochtones), les jeunes autochtones sont plus susceptibles d'avoir un accès limité aux ressources éducatives et financières qui leur permettraient de participer à des activités de militantisme et de mobilisation en lien avec climat³⁰. Des mesures et des compensations particulières doivent être prévues pour permettre aux jeunes autochtones d'apporter leur contribution de manière significative.

2.2.4 Évaluation des besoins de la communauté

Dans les cercles de soins de santé, on considère l'évaluation des besoins de la communauté comme une composante essentielle de la planification des projets de

²⁸ Des mesures exceptionnelles demeurent tout au long de la pandémie de la COVID-19.

²⁹ *Equity in Practice: Developing a City Transportation Electrification Roadmap*.

³⁰ Indigenous Climate Action, *Youth Needs Assessment* (2020).

https://static1.squarespace.com/static/5e8e4b5ae8628564ab4bc44c/t/5fa966e1116faf366cff2766/1604937447256/youth_report_FINAL_2020-10.pdf

mobilisation^{31,32,33}. Dans la mesure du possible, les projets de mobilisation visant à faire connaître les options de mobilité à émissions zéro devraient s'efforcer d'intégrer une « évaluation des besoins en matière de transport » ou d'y contribuer^{34,35}, afin de comprendre le contexte et les réalités vécues par une communauté donnée en ce qui concerne la mobilité. En effet, une telle évaluation peut permettre de cerner les lacunes ou les obstacles auxquels une communauté donnée est confrontée en ce qui concerne l'accès à des solutions et à des services de mobilité abordables, puis d'orienter les programmes de manière à répondre précisément à ces besoins. Dans la pratique, les projets liés à l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro devraient idéalement comporter une phase de travail qui sollicite la rétroaction des communautés sur leurs besoins en matière de mobilité, répondre à cette rétroaction en ajustant les objectifs du projet, et transférer les connaissances recueillies aux décideurs politiques locaux et fédéraux afin d'orienter les investissements grâce à des conclusions fondées sur données probantes³⁶.

³¹ Center for Disease Control and Prevention, *Community Needs Assessment* (2013).

https://www.cdc.gov/globalhealth/healthprotection/fetp/training_modules/15/community-needs_pw_final_9252013.pdf

³² Association canadienne pour la santé mentale, *Assessing Community Needs and Resources* (2017).

https://ontario.cmha.ca/wp-content/uploads/2017/03/cca_roadmap_assessing_community_needs.pdf

³³ Center for Victim Research, *Quick Reference: Community Needs Assessment*.

https://ncvc.dspacedirect.org/bitstream/id/1011/CVR_QuickRef_NeedsAssessment_508.pdf

³⁴ University of Kansas Community Toolbox, "Assessing Community Needs and Resources."

<https://ctb.ku.edu/en/table-of-contents/assessment/assessing-community-needs-and-resources/conducting-needs-assessment-surveys/main>

³⁵ *Equity in Practice: Developing a City Transportation Electrification Roadmap*.

³⁶ *Equity in Practice: Developing a City Transportation Electrification Roadmap*.

Leçons

- Les évaluations exhaustives des besoins sont idéalement dirigées ou dirigées conjointement par un organisme gouvernemental qui dispose de l'autorité en matière de planification, qui est tenu de rendre des comptes à la communauté et qui est habilité à réaliser des investissements directs ou à prendre des mesures politiques favorisant les investissements. L'instauration d'une confiance durable dans la démocratie et les processus de mobilisation du public exige souvent une approche intersectorielle et un suivi de l'action, en particulier pour les communautés qui peuvent déjà se méfier du gouvernement ou hésiter à collaborer avec lui. L'absence de « prochaines étapes » démontrables pourrait rapidement miner la bonne volonté et la confiance établies par les activités de mobilisation.
- Les projets liés à l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro dont la portée ou le financement sont limités peuvent contribuer à une évaluation des besoins en créant une phase de projet qui recueille des commentaires clairs des membres de la communauté sur leurs besoins en matière de mobilité, et qui transfère ensuite ces recommandations aux gouvernements locaux (le cas échéant) et à RNCan.
- Les tactiques couramment utilisées pour comprendre les besoins en matière de transport comprennent les enquêtes, les groupes de discussion, la sollicitation et les entrevues.
- Tenez compte des points suivants lorsque vous discutez de l'électrification des transports pour les communautés sous-représentées³⁷ :
 - Toutes les options de mobilité possibles sont-elles discutées (par exemple, le transport actif, le covoiturage, les transports en commun, le partage de voitures, le partage de vélos, les taxis et le covoiturage)?
 - Pour chaque option de mobilité électrifiée, quels obstacles financiers, technologiques et géographiques pourraient y être associés et avoir une incidence sur l'accès pour le public cible?
 - Comment les options de mobilité électrifiée peuvent-elles contribuer à des résultats positifs en matière de santé pour les communautés en question?

³⁷ *A Framework for Equity in New Mobility.*

2.2.5 Instauration de la confiance, établissement de partenariats et appropriation par la communauté

Un travail de mobilisation communautaire fondé sur la justice sociale nécessite l'établissement de solides relations avec les organisations communautaires. Celles-ci peuvent être des « organisations à but non lucratif, non gouvernementales ou caritatives³⁸ ». Pour atteindre efficacement les communautés qui ont été historiquement marginalisées ou omises par l'oppression structurelle, un travail de base ancré par des partenariats avec des organisations communautaires connues dans une communauté particulière aide à légitimer le travail et les conversations.

La recherche de solutions locales, élaborées conjointement avec les communautés, ouvre la voie à un changement et à une prospérité durables. La *Stratégie canadienne de lutte contre le racisme (2019-2022)* reconnaît la valeur de l'expérience vécue et des connaissances locales, et souligne que les communautés se connaissent et connaissent leurs obstacles et les solutions possibles mieux que quiconque³⁹.

Grâce à ces partenariats, les programmes de mobilisation doivent viser à atteindre une gouvernance collaborative avec les coalitions. Les modèles de gouvernance collaborative valorisent le travail et les contributions partagés des résidents, des organisations communautaires, des praticiens de la justice sociale et des représentants du gouvernement pour atteindre un objectif commun et aider à construire des alliances qui peuvent démanteler l'inégalité structurelle⁴⁰ tout en poursuivant les objectifs de sensibilisation et d'éducation du projet. Les organisations communautaires sont également les mieux équipées pour maintenir le dialogue actif après la fin d'une campagne de mobilisation, et pour travailler avec les organes de gouvernance concernés afin de mener à bien le projet sur le long terme⁴¹. De plus, une stratégie de partenariat proactive peut aider à définir les acteurs avec lesquels RNCan peut travailler lorsqu'il entreprend des mesures de politique et d'investissement.

³⁹ Gouvernement du Canada, « Construire une fondation pour le changement : la Stratégie canadienne de lutte contre le racisme 2019-2022 ». <https://www.canada.ca/fr/patrimoine-canadien/campagnes/mobilisation-contre-racisme/strategie-contre-racisme.html>

⁴⁰ *From Seed to Harvest: A Toolkit for Collaborative Racial Equity Strategies*.

Le document *The Spectrum of Community Engagement to Ownership* de Facilitating Power met en lumière le principe de l'appropriation par la communauté, en s'appuyant sur le Spectrum – degré d'engagement du public de l'Association internationale pour la participation publique⁴². Le projet décrit cinq étapes de développement : 1) informer, 2) consulter, 3) faire participer, 4) collaborer et 5) s'en remettre aux participants. En appliquant ces principes au programme de l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro, RNCAN devrait s'efforcer d'appuyer les projets locaux de sensibilisation et d'éducation pour en arriver à un stade où il peut collaborer activement avec les organisations communautaires et les membres de la communauté pour déterminer leurs besoins en matière de mobilité. Ensuite, le gouvernement fédéral peut travailler avec des partenaires et contribuer au financement des travaux nécessaires qui peuvent « s'en remettre » aux recommandations de la communauté.

Leçons

- Mobiliser le plus grand nombre d'intervenants possible, le plus tôt possible, pour établir des coalitions à l'appui de l'objectif de mobilisation.
- Dans le cas des projets qui se déroulent à l'échelle locale, aspirer à établir des partenariats avec des organismes communautaires locaux, afin d'aider à communiquer d'une manière digne de confiance et culturellement appropriée, en particulier avec les personnes qui ne parlent ni le français ni l'anglais et les membres de communautés multiculturelles. Par exemple, il pourrait s'agir des organismes suivants⁴³ :
 - les organisations confessionnelles
 - les organisations syndicales
 - les maisons de quartier
 - les organismes de défense des droits axés sur des enjeux ou des communautés, tels que les organismes de défense de l'environnement et de la justice sociale
 - les gestionnaires de logement abordable
 - les organismes de sport amateur
 - Les associations représentant les personnes handicapées et les personnes ayant des besoins en matière d'accessibilité

⁴³ *Equity in Practice: Developing a City Transportation Electrification Roadmap.*

- Pour les projets nationaux ou régionaux qui ne permettent pas la mobilisation à l'échelle locale, établir des partenariats avec des organismes représentant des groupes en quête d'équité et des communautés autochtones.
- Travailler en étroite collaboration avec les organisations communautaires qui entretiennent des relations préexistantes avec les membres de la communauté pour les activités de sensibilisation.
- Mobiliser les hauts fonctionnaires locaux et les services publics qui peuvent mettre en œuvre les recommandations élaborées par les membres de la communauté.
- Au besoin, utiliser les groupes de travail des intervenants comme moyen efficace de gérer les différentes tâches d'un projet de mobilisation⁴⁴.

2.2.6 Évaluation du projet et rétroaction

Pendant toute la durée d'un projet, il est essentiel de veiller à ce qu'il y ait des canaux de communication permettant aux membres de la communauté de fournir une rétroaction sur ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas pour eux. Les projets liés à l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro doivent être en mesure d'adapter leur plan de travail pour répondre aux préoccupations qui se présentent.

Leçons

- Fournir des voies claires, sécuritaires et accessibles pour la rétroaction des participants. Les canaux de communication doivent demeurer ouverts après la clôture officielle du projet de mobilisation (p. ex., formulaire de rétroaction en ligne, numéro de téléphone, communications directes avec un courriel).
- Évaluer les indicateurs de réussite définis pendant la phase de planification préalable au projet afin de déterminer les progrès.
- Tenir compte de la manière dont le projet a interagi avec les membres de la communauté cible. Cerner les lacunes ayant empêché les membres de la communauté sous-représentés d'être des partenaires à part entière dans le processus l'établissement des solutions de mobilité à émission zéro, et déterminer comment les projets futurs pourront atteindre la dernière étape du spectre de la mobilisation, afin de « s'en remettre » aux participants⁴⁵.

⁴⁴ *Equity in Practice: Developing a City Transportation Electrification Roadmap*, 13.

⁴⁵ À l'aide de *The Spectrum of Community Engagement to Ownership* de Facilitating Power.

- Rendre compte à la communauté des progrès accomplis et indiquer clairement comment les décideurs utilisent leur contribution.
- Cerner les possibilités de collecte de données pour surveiller les progrès et documenter les nouvelles rétroactions au fil du temps (p. ex., la façon dont les besoins en matière de mobilité peuvent changer).

3. Entrevues avec des experts en la matière

3.1 Thèmes clés communiqués par les intervenants

L'une des principales conclusions tirées des entrevues avec les intervenants est que les communautés sous-représentées ont tendance à être exclues de la plupart des conversations courantes sur les mesures de lutte contre les changements climatiques, et que l'équité est souvent prise en compte à la dernière minute. Pour réellement intégrer la diversité, l'équité et l'inclusion, il faudrait que les budgets des projets liés à l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro soient plus élevés et que RNCan travaille en collaboration avec les projets afin de déterminer quels sont les besoins en matière de financement.

Parmi les 22 personnes invitées, 14 experts en la matière ayant des compétences dans l'administration de programmes de sensibilisation et d'éducation sur les VZE ou dans la mobilité zéro émission ont été interrogés dans le cadre de cette étude. Nous avons posé des questions sur la façon dont les communautés avec lesquelles ils interagissent perçoivent les VZE; les obstacles à l'entrée couramment observés; les méthodes et le matériel de communication utilisés dans les projets de sensibilisation et d'éducation; et le travail mené en vue de faire progresser l'inclusion. Voir l'annexe C pour une liste des questions d'entrevue standard. Des questions de suivi ont été posées au besoin, en fonction de l'expertise géographique et communautaire unique de la personne interrogée. Les intervenants ont donné un aperçu du fonctionnement actuel des projets d'éducation et de sensibilisation sur les VZE et de la façon dont ils pourraient avoir des retombées plus importantes, sous les thèmes suivants :

- Conception du programme
- Stratégies de mobilisation des communautés
- Méthodes et matériels de communication
- Établissement d'une relation de confiance avec la communauté
- Diverses options de mobilité
- Raisons communes pour l'adoption de solutions de mobilité zéro émission

3.1.1 Conception du programme

- Dans la mesure du possible, cerner les occasions de travailler avec des experts en la matière et des décideurs locaux pour intégrer les programmes de mobilisation, de sensibilisation et d'éducation de la communauté dans le processus de planification des projets de VE (p. ex., installer des bornes de recharge dans une communauté)⁴⁶. Le potentiel de résonance et d'adoption par les consommateurs pourrait être plus fort lorsque les projets d'infrastructure sont promus et développés à l'unisson des projets de mobilisation des communautés.

3.1.2 Stratégies de mobilisation des communautés

- Envisager autant d'approches que possible en matière de mobilisation : enquêtes et sondages; activités interactives (p. ex., amener les gens à cerner les secteurs problématiques pour le transport en ajoutant des notes autocollantes sur une carte); collaboration avec les membres de la communauté locale pour participer au sondage; événements de mobilisation virtuelle de la communauté (remarque : les événements virtuels ouvrent la porte à certaines personnes, mais peuvent constituer un obstacle pour d'autres); groupes de discussion qui présentent des renseignements clés; et plus encore.

3.1.3 Méthodes et matériels de communication

- Les approches monolithiques des documents de mobilisation ne fonctionnent pas, mais elles peuvent constituer un point de départ. Certaines organisations prennent les documents de marketing standard et les étudient en collaboration avec les communautés, en utilisant des groupes de discussion pour les réinventer dans un contexte local et les diffuser ensuite à un public élargi.

⁴⁶ North Coast Regional District, « Charge North Project ». <https://www.ncrdbc.com/about-us/news-notices/charge-north-project>

- De nombreuses personnes ne sont pas au courant des programmes de longue date offerts pour aider à acheter un VZE ou une infrastructure de soutien (p. ex., borne de recharge résidentielle). De plus, de nombreuses personnes ne comprennent pas bien les différences entre les technologies offertes (p. ex., les VE par rapport aux véhicules électriques hybrides rechargeables). Certaines communautés mal desservies peuvent avoir besoin de documents de mobilisation destinés à un public ayant peu ou pas de connaissance préalable des VZE.
- Offrir de l'information dans plusieurs langues est l'une des mesures d'accessibilité les plus importantes qu'un projet puisse prendre. Pour atteindre efficacement diverses communautés, il faut obtenir des services de traduction avant le début d'un projet de mobilisation dans toutes les langues pertinentes pour la communauté visée par le projet (p. ex., français, mandarin, cantonais, pendjabi, espagnol, tagalog et autres langues pertinentes parlées par les peuples autochtones locaux et les immigrants récents). Néanmoins, faire appel à une personne qui effectuera une traduction mot à mot de documents existants n'est pas toujours une solution adéquate. Pour obtenir une bonne traduction, il faut recourir aux services d'un professionnel capable de saisir l'intention du message de mobilisation et de reformuler l'information dans sa propre langue. Un bon travail de traduction, notamment en ce qui concerne les questions techniques complexes, nécessite du temps et de l'argent. De nombreuses communautés de personnes ne parlant ni le français ni l'anglais ne sont pas prises en compte dans les documents de communication sur les VZE visant à susciter l'intérêt pour les programmes de remises et d'incitatifs, et il est facile pour ces personnes de constater qu'une traduction n'a pas été produite par une personne parlant couramment leur langue. Cette situation peut susciter une certaine méfiance ou un rejet de l'information.
- Pour les projets de portée locale, des membres de la communauté pourraient être recrutés comme ambassadeurs⁴⁷ pour répondre aux questions courantes des non-anglophones pendant toute la durée du projet de mobilisation.

⁴⁷ Plug n' Drive, « The Mobile Electric Vehicle Education Trailer (MEET) ». <https://www.plugndrive.ca/meet/>

3.1.4 Confiance

- L'instauration de la confiance et l'établissement de la crédibilité nécessitent un investissement substantiel en temps et en argent, et l'élaboration de programmes peut prendre plus de temps que prévu.
- Les modèles de mobilisation décentralisés qui recrutent et embauchent des personnes issues des communautés cibles peuvent susciter un plus grand intérêt et instaurer la confiance plus rapidement. Le recours à des mentors locaux pour la conception et la mise en œuvre aide les organisateurs à trouver le moyen le plus efficace de communiquer de nouvelles idées (pour les communautés qui ne parlent pas l'une des langues officielles du Canada, le fait d'avoir des organisateurs ou des ambassadeurs qui parlent les langues locales entraîne des niveaux de confiance plus élevés). Certains organismes de mobilisation de la communauté comptent sur des relations personnelles étroites avec les organisateurs ou les dirigeants locaux pour établir un lien dès le départ. Par exemple, la mobilisation des communautés autochtones doit inclure des plans permettant de travailler avec des facilitateurs ou des conseillers autochtones locaux dès le début, afin de créer conjointement des documents de sensibilisation et la stratégie de communication.
- Les partenariats locaux sont essentiels à une mobilisation efficace. La diffusion de messages sous une marque communautaire, plutôt que sous une marque gouvernementale ou institutionnelle, permet de gagner la confiance des personnes et de leur permettre de poser des questions qu'elles ne poseraient peut-être pas autrement. Les organismes communautaires devraient participer à l'examen des outils et des ressources et être rémunérés pour leur temps (p. ex., organismes communautaires ethniques, groupes confessionnels, groupes de défense des droits en matière de logement, groupes de défense des personnes handicapées, associations de quartier).
- L'écoute active est importante. La confiance ne s'établit pas du jour au lendemain et les participants peuvent avoir une multitude de questions relatives au transport ou aux affaires gouvernementales qui peuvent être hors de portée. Il est important que les organisateurs soient prêts à répondre à toutes sortes de questions ou sachent où trouver les réponses.

3.1.5 Diverses options de mobilité

- La meilleure pratique d'organisation consiste à offrir plusieurs options de mobilité à prendre en considération tout au long de la période d'évaluation des besoins. Il n'y aura pas de solution universelle. Les communautés rurales ont besoin de solutions différentes de celles des communautés urbaines, tout comme les communautés à faibles revenus de celles à revenus moyens et élevés.
- Certains Canadiens ne possèdent pas de permis de conduire et, par conséquent, l'accent mis sur les options de changement de mode de transport (p. ex., vélo électrique) ou de mobilité partagée (p. ex., transport en commun) sera plus approprié pour certains groupes.
- Après avoir réalisé une évaluation qui recense les besoins locaux en matière de mobilité, les documents de mobilisation doivent être adaptés pour aider les membres de la communauté à visualiser ces modes de transport dans un contexte de carboneutralité (p. ex., motoneiges, camions, vélos électriques, transport en commun, etc.).
- Il convient de soutenir un large éventail d'options de mobilité zéro émission pour les passagers, au-delà de la possession d'une voiture personnelle. Certaines communautés estiment que la meilleure solution consiste à posséder une voiture; il s'agit par exemple des communautés nordiques et éloignées, en particulier, qui doivent affronter des hivers rigoureux, ont besoin d'un véhicule personnel en l'absence de transports publics. Cependant, pour de nombreux résidents des communautés urbaines denses, d'autres solutions, comme le transport en commun, le changement de mode et la micromobilité, peuvent non seulement améliorer les résultats matériels en matière de transport (p. ex., réduire la congestion routière et la pollution atmosphérique particulaire), mais peuvent permettre aux résidents de réduire leurs coûts de transport.

3.1.6 Compréhension des préoccupations relatives à l'adoption

- L'une des principales motivations citées par les experts en la matière pour l'adoption des VE est la réduction des coûts. Il existe encore des perceptions erronées concernant l'abordabilité des VE. Offrir une chance d'expliquer et de démontrer les économies opérationnelles interpelle des personnes de tous horizons.
- Les gens peuvent également se soucier de l'apparence de leur voiture. Le style et la substance étant importants, ils peuvent avoir un attachement émotionnel à leur véhicule, qu'ils considèrent parfois comme leur bien le plus précieux.

- Lorsque vous faites la promotion des VE, pensez à communiquer des renseignements sur les besoins quotidiens des propriétaires, tels que la disponibilité et la compréhension des services d'entretien et des coûts associés. Le partage de renseignements sur les coûts d'entretien communs peut réduire l'anxiété des conducteurs. En outre, dans le cadre de la stratégie de communication, il peut être utile de communiquer une liste de mécaniciens à proximité de la communauté.
- Outre les renseignements sur les options de mobilité émissions zéro, des ressources pourraient être créées pour transmettre des renseignements sur les changements de politiques connexes qui peuvent inspirer confiance dans la fiabilité de la mobilité émissions zéro (p. ex., emplacement des réseaux de recharge, remises pour les vélos électriques, plans pour le transport en commun électrifié et coûts d'utilisation, etc.).

3.2 Rétroaction relative à des groupes sous-représentés particuliers

Les chercheurs américains ont constaté que les personnes qui achètent des VE ont tendance à être principalement des hommes à revenu élevé et très instruits⁴⁸. Les communautés ont des niveaux de compréhension différents en ce qui concerne les VE, ainsi que des priorités et des valeurs différentes lorsqu'il s'agit d'investir dans un véhicule neuf ou d'occasion. Selon un sondage mené par le Center for Sustainable Energy, les répondants des communautés défavorisées de Californie :

- manifestent moins d'intérêt initial pour les VE
- accordent de l'importance aux économies d'argent, à l'indépendance énergétique accrue et à l'accès aux nouvelles technologies
- accèdent à des sources d'information fiables, similaires à celles auxquelles ont accès les personnes interrogées dans les communautés non défavorisées : autres conducteurs de VE, essai de véhicule, évaluations de véhicules par des tiers, site Web du fabricant, fournisseur/vendeur⁴⁹.

⁴⁹ Jamie Orose, *How are Electric Vehicle Consumers in Disadvantaged Communities Different?* Behavior, Energy, and Climate Change Conference (2018), 27 and 30.

Des études supplémentaires sont requises pour valider les résultats obtenus dans le contexte canadien et cerner les lacunes et les défis uniques liés à l'accès à la mobilité zéro émission auxquels font face les diverses collectivités du Canada. Bien qu'une partie du processus d'entrevue ait été conçue pour vérifier certains de ces résultats et cerner les réalités vécues par les communautés sous-représentées au Canada, l'équipe de recherche n'a été en mesure de joindre qu'un petit sous-ensemble d'intervenants avec le budget et l'échéancier donnés du projet.

Cette section présente un résumé des commentaires tirés des entrevues avec les intervenants, en fonction des réponses au modèle de questions d'entrevue présenté à l'annexe C. Elle a été révisée pour des raisons de brièveté; les perspectives complètes pour les sections 3.2.1 à 3.2.4 sont présentées dans l'annexe B.

3.2.1 Immigrants récents et nouveaux arrivants

- Pour les personnes qui ne parlent pas une langue officielle, il se pourrait que les programmes, les ressources et les formulaires de demande fournis par le gouvernement ne soient pas accessibles. Même si une personne souhaite participer, sa motivation pourrait être rapidement anéantie par les barrières linguistiques.
- Certains immigrants récents et nouveaux arrivants peuvent ne pas comprendre les raisons pour lesquelles le gouvernement offre des incitatifs et tente de susciter un intérêt pour les programmes liés aux VE. Parfois, la méfiance à l'égard des communications gouvernementales et les mesures incitatives financières des gouvernements à l'égard des VE peuvent susciter du scepticisme et de l'hésitation. Cette situation peut être attribuable à des expériences négatives passées avec un gouvernement précédent, à l'hésitation à attirer l'attention sur eux-mêmes (peut-être par crainte de compromettre un statut d'immigration), à la crainte de répercussions pour avoir mal rempli des formulaires et des demandes, entre autres raisons.

- Pour les nouveaux arrivants qui présentent une demande d'immigration, ou qui renouvellent ou mettent à jour leur statut d'immigrant, il peut y avoir une quantité énorme d'information, de formulaires et d'exigences à gérer. Le processus peut générer beaucoup d'anxiété, exiger des coûts initiaux élevés et souvent laisser les nouveaux arrivants avec le désir de limiter les interactions avec le gouvernement. Compte tenu de cet obstacle, la mise en évidence des avantages et des ressources financières offertes pour les acheteurs potentiels de VE sur les sites Web fréquemment consultés pourrait accroître la sensibilisation (par exemple, des liens vers les remises de 5 000 \$ du gouvernement⁵⁰ sur les principaux sites Web d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada [IRCC], comme ceux qui mettent déjà en évidence les services gratuits pour les nouveaux arrivants⁵¹).
- Les jeunes immigrants récents peuvent être confrontés à des obstacles liés aux pièces d'identité requises pour conduire au Canada, s'ils ont un permis expiré d'un autre pays et doivent passer par le processus de renouvellement dans un nouvel environnement bureaucratique. Pour certains, la perspective de devoir franchir ces obstacles, en particulier lorsque d'autres formes de mobilité comme le transport en commun et le covoiturage existent dans leur communauté, rend moins attrayante l'idée de conduire.
- En raison du coût initial relativement élevé des VE, la plupart des gens devront compter sur les services de prêt pour y accéder. Toutefois, selon l'âge auquel les nouveaux arrivants arrivent au Canada, certains d'entre eux pourraient ne pas avoir d'antécédents de crédit suffisamment longs pour avoir accès à un financement abordable (location ou prêt).

⁵⁰ Transports Canada, « Programme d'incitatifs pour les véhicules à zéro émission ». <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission/incitatifs-achat-vehicules-zero-emission>

⁵¹ Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada, « Nouveaux arrivants : Trouvez des services gratuits près de chez vous ». <https://ircc.canada.ca/francais/nouveaux/services/index.asp>

3.2.2 Jeunes

- De nombreux jeunes peuvent ne pas disposer d'une carte de crédit, d'un compte bancaire approprié, d'une cote de crédit ou de connaissances financières suffisantes pour envisager un achat de cette ampleur. De plus, certains jeunes, notamment ceux qui dépendent des transports en commun dans les communautés urbaines, ne sont pas conscients des complexités liées à la possession d'une voiture.
- Pour certains jeunes, des formes de mobilité plus souples et plus accessibles, comme les programmes de transport en commun et de covoiturage, peuvent dominer leur intérêt. Les jeunes peuvent être intéressés par la réduction de leur empreinte carbone, mais attendent souvent du gouvernement qu'il leur fournisse des solutions abordables (par exemple, faire passer les services de covoiturage aux VZE, électrifier les réseaux de transport en commun).
- Certains jeunes réfléchissent au comportement des consommateurs et à la consommation dans le contexte de la justice climatique. Les jeunes qui vivent dans des communautés disposant de solutions de rechange fiables et abordables à la possession d'un véhicule peuvent considérer la perspective de l'achat d'une voiture de manière négative, dans le cadre du contexte plus large du capitalisme et de la consommation. S'ils ont des options, comme les transports en commun dans les espaces urbains, ces valeurs peuvent avoir une influence sur les options de mobilité qu'ils choisissent. Par exemple, certains jeunes sont très conscients des implications de leurs décisions d'achat (par exemple, les changements climatiques, la justice dans la chaîne d'approvisionnement, l'origine du lithium et d'autres minéraux rares, les conséquences associées à la fabrication de métaux lourds, etc.). Ce sous-ensemble de jeunes a besoin de voir des changements systémiques positifs dans l'urbanisme et les systèmes énergétiques pour être sûr que l'achat potentiel d'un VE à passagers aura des répercussions positives nettes sur le climat.
- Certains jeunes des zones urbaines peuvent ne pas considérer la poursuite de la culture de l'automobile comme le meilleur moyen de faire face à l'urgence climatique, même avec des VZE. Dans les centres urbains, la récupération des terrains dominés par les voitures (par exemple, les parcs de stationnement, les routes) en faveur d'espaces communautaires partagés et d'autres formes de mobilité peut être populaire.

3.2.3 Collectivités nordiques et éloignées

- Les préoccupations et les obstacles à l'entrée les plus importants sont les suivants : l'offre restreinte de VZE chez les concessionnaires du Nord, le manque généralisé d'accès aux services d'entretien et de réparation, le manque d'infrastructures de recharge pour permettre la conduite sur de longues distances lors des voyages, et les préoccupations concernant la réduction de la durée de vie des batteries dans des conditions de fonctionnement extrêmement froides⁵².
- Dans certains cas, les résidents des collectivités nordiques et éloignées peuvent ne pas être motivés à envisager l'adoption des VE parce que la technologie, l'approche et l'infrastructure de recharge ne leur sont pas familières ou accessibles.
- Dans certaines collectivités nordiques qui font face à des hivers particulièrement rigoureux, l'hésitation à adopter les VE reste importante, les résidents étant familiers avec la fiabilité et les besoins des véhicules à essence et diesel dans les climats extrêmement froids. Malgré la prise de conscience des avantages environnementaux associés aux VZE, les réalités pratiques de la nécessité de disposer d'un moyen de transport éprouvé peuvent l'emporter sur l'intérêt pour l'adoption. Les résidents sont parfaitement conscients du fait que les technologies susceptibles de réduire les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas toutes fiables dans les environnements froids et éloignés. C'est pourquoi les activités de démonstration sont particulièrement importantes. Il est nécessaire de démontrer de manière approfondie que les VZE peuvent fonctionner correctement et être entretenus de manière rentable à long terme dans de telles conditions.

⁵² Ollie Williams, « Our commenters aren't convinced about EVs. This guy owns one ». *Cabin Radio*, 5 juillet 2021. <https://cabinradio.ca/67064/news/environment/our-commenters-arent-convinced-about-evs-this-guy-owns-one/>

- Pour les communautés nordiques, le coût de la vie (par exemple, la nourriture et l'épicerie, le loyer et le logement, le transport, etc.) peut être relativement plus élevé que dans le reste du Canada. Par conséquent, de nombreux résidents du Nord sont plus motivés à investir dans des initiatives qui leur permettent d'économiser de l'argent, en particulier celles qui offrent un rendement du capital investi à court terme, comme les initiatives/remises sur l'efficacité énergétique pour les ampoules électriques et les appareils ménagers. Cependant, cette même réalité du coût de la vie joue contre l'adoption des VE en raison de leur coût initial élevé. Tous les programmes de remise territoriaux ne s'appliquent qu'aux véhicules neufs, et il n'existe pratiquement aucun marché pour les VE d'occasion dans le Nord.
- Pour certaines communautés diverses et plus éloignées du Nord, en raison du manque de temps et de capacité, l'interaction avec les programmes de publicité sur les nouvelles options de mobilité est limitée. Des priorités concurrentes (par exemple, des besoins immédiats tels que la santé, le logement social et l'éducation) limitent la participation aux activités de mobilisation. Il peut être difficile pour les représentants des petites communautés et des communautés éloignées de se déplacer pour assister à des réunions afin de fournir des rétroactions sur les exercices de planification et d'élaboration de programmes. La COVID-19, avec ses exigences en matière d'isolement et ses restrictions sur les voyages, a rendu de tels déplacements difficiles.

Communautés autochtones du Nord

- Les communautés autochtones sont très conscientes des effets des changements climatiques dans le Nord et participent déjà à des activités de conservation et d'intendance visant à réduire les émissions⁵³. Certaines Premières Nations du Nord sont particulièrement intéressées par l'énergie propre et prennent les devants en matière de propositions de production indépendante d'électricité. Une Première Nation des Territoires du Nord-Ouest a exprimé un vif intérêt pour l'acquisition d'autobus électriques pour son parc de véhicules de transport en commun, mais elle aurait besoin de l'aide du gouvernement fédéral pour y parvenir.

4. Conclusions et recommandations

Le présent rapport avait pour but de combiner les pratiques exemplaires et les résultats des entrevues dans un cadre de la DEI qui pourrait aider le programme de l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro de RNCan à atteindre les communautés sous-représentées et à les faire participer.

La conception d'une politique efficace nécessite une approche informée, complétée par les commentaires reçus et la contribution des communautés qui seront touchées. La mobilisation des communautés, éclairée par la DEI permet aux décideurs de vérifier les divers besoins dans l'ensemble du Canada afin que le gouvernement fédéral puisse soutenir au mieux les provinces, les territoires, les municipalités et les communautés autochtones pour améliorer l'adoption de la mobilité zéro émission de manière équitable. Afin de comprendre les besoins en matière de mobilité des communautés sous-représentées partout au Canada, les programmes fédéraux comme l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro devraient appuyer des initiatives de mobilisation communautaire locales plus exhaustives (ou des programmes régionaux ou nationaux qui dirigent le financement vers des projets locaux) pour y parvenir. Les projets de mobilisation des communautés locales peuvent contribuer à clarifier les mesures à prendre en matière de politiques et de programmes pour accélérer la transition vers une mobilité zéro émission et promouvoir une adoption généralisée.

Il est important de reconnaître que l'application d'une lentille de DEI au travail d'éducation et de sensibilisation sur les VZE variera d'un projet à l'autre. Nos recommandations sur la façon dont les bénéficiaires de l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro peuvent intégrer la DEI dans leur travail ne devraient pas imposer de contraintes excessives aux organisations qui entreprennent un vaste travail de sensibilisation, d'éducation et de promotion relatif aux VE. Bien au contraire, les résultats de la recherche devraient servir de guide pour aider RNCan, dans la limite du raisonnable, à déceler les lacunes et les possibilités liées à la DEI dans le cadre de son travail au stade de la planification, et à prendre des mesures correctives pour combler les lacunes et saisir les possibilités lorsque possible. Chaque projet de sensibilisation et d'éducation aux VZE aura une portée et une taille différentes et devrait être appuyé pour élaborer des plans visant à intégrer le plus d'éléments possible du cadre ci-

dessous. Certains projets ciblent déjà les collectivités sous-représentées dans leur portée de travail, tandis que d'autres, qui ont toujours été axés sur un plus large éventail de Canadiens, ont de nouvelles occasions d'intégrer la diversité, l'équité et l'inclusion. Dans la pratique, les recommandations du rapport devront probablement être appliquées de diverses façons. Nous encourageons RNCan à se pencher sur la façon dont les projets sont financés adéquatement pour atteindre les objectifs en matière de diversité, d'équité et d'inclusion.

4.1 Recommandations

À titre de condition de soutien aux programmes, les promoteurs de projets de sensibilisation aux VZE devraient, dans la mesure du possible, être appuyés pour intégrer des éléments du cadre de la diversité, de l'équité et de l'inclusion dans l'élaboration du projet et intégrer les coûts des mesures suivantes dans leur budget au moment de présenter une demande :

1. Démontrer comment les membres de l'équipe principale du projet combattront les préjugés implicites et démontreront une compréhension de l'intersectionnalité.
2. Traduire les documents de communication en anglais destinés au public dans des langues pertinentes pour les publics cibles.
3. Démontrer l'existence des partenariats avec des organisations non gouvernementales, des organisations communautaires et, le cas échéant, des décideurs locaux, pour réaliser des projets à forte incidence.
4. Éliminer les obstacles financiers qui peuvent empêcher les membres les plus vulnérables de la communauté de participer à un projet.
5. Contribuer à l'évaluation des besoins en matière de transport ou la mener à bien.
6. Créer des mécanismes de rétroaction ouverts et accessibles pour les participants, et s'engager à ajuster le projet en fonction de la rétroaction reçue.
7. Mesurer les indicateurs de rendement clés liés à la diversité, à l'équité et à l'inclusion et produire des rapports y relatifs afin de comprendre les répercussions et les résultats du projet.

4.2 Cadre de la diversité, de l'équité et de l'inclusion proposé

Ce cadre est un résumé des renseignements contenus dans les sections 2 et 3 du présent rapport.

Tableau 2. Cadre de la diversité, de l'équité et de l'inclusion proposé

Thème	Attributs idéaux du projet
Intersectionnalité	<ul style="list-style-type: none"> • Les organisateurs, au minimum, reconnaissent toutes les intersectionnalités possibles des membres des communautés qu'ils prévoient mobiliser : <ul style="list-style-type: none"> ○ langue, sexe, statut socioéconomique, inégalité numérique, sexualité, (in)capacité, situation d'emploi, statut d'immigration ou de citoyenneté, niveau de scolarité, géographie, croyances religieuses, culture, antécédents d'incarcération. • Les organisateurs décrivent comment le programme sera conçu pour rencontrer les membres les plus vulnérables des communautés « là où ils sont » et les aider à partager leurs expériences vécues.
Responsabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet indique clairement quels membres de l'équipe sont responsables de l'atteinte des objectifs en matière de diversité, d'équité et d'inclusion. • Il existe des considérations claires quant à la façon dont les membres des communautés qui participent au projet auront accès à des renseignements opportuns, exacts et pertinents de la part des chefs de projet.
Budget	<ul style="list-style-type: none"> • Un projet doit disposer de ressources financières importantes pour mener à bien la phase d'évaluation des besoins en matière de transport et établir des partenariats avec des ONG ou des organisations communautaires. • Un budget est alloué pour rémunérer les participants des communautés pour leur temps et les organisateurs pour leur travail. • Le budget doit permettre d'éliminer les obstacles qui pourraient empêcher les résidents à faible revenu de participer : <ul style="list-style-type: none"> ○ Perte de salaire ○ Garde d'enfants ○ Nourriture

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Transport à destination et en provenance du lieu de mobilisation • Un budget est prévu pour la traduction, soit par un traducteur officiel, soit par un résident d'une communauté locale.
Évaluation des besoins en matière de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Une période d'évaluation est prévue, qui permettra de déterminer les besoins uniques en matière de transport de chaque communauté que les organisateurs prévoient mobiliser. • L'évaluation comprend toutes les options possibles de mobilité sans émission (par exemple, les véhicules personnels, le transport actif, le covoiturage, les transports en commun, le partage de voitures, le partage de vélos, les taxis ou le covoiturage, etc.), en reconnaissant les avantages directs, les avantages indirects, les répercussions négatives ou imprévues, les répercussions sur la distribution des revenus et les répercussions intergénérationnelles associées à chacune. • Le processus d'évaluation des besoins utilise des méthodes d'analyse qualitative et quantitative, par le biais de sondages, d'entrevues, de groupes de travail ou de groupes de discussion.
Carte des partenariats et des intervenants	<ul style="list-style-type: none"> • Une liste des partenaires potentiels et des principaux intervenants est présentée dans le plan du projet et comprend les principales organisations communautaires, avec une explication de la manière dont chaque partenariat prévu avec une organisation communautaire permettra d'atteindre les résidents d'une manière qui ne pourrait pas être possible autrement dans le cadre des projets. • Un examen des décideurs qui pourraient avoir une influence sur l'avenir de la mobilité des communautés est inclus dans la carte des intervenants. • Il est prévu de sous-traiter une partie des activités de mobilisation aux organisations communautaires qui entretiennent des relations préexistantes avec les membres des communautés.
Communication	<ul style="list-style-type: none"> • Les documents de communication et les médias sont créés avec des images, des histoires et des références qui trouveront un écho auprès du public cible sur le plan culturel. • Les interactions en personne tout au long du projet, ainsi que les documents de communication, sont achevés avec les services de traduction nécessaires pour la communauté cible que les organisateurs mobilisent.
Appropriation par les communautés	<ul style="list-style-type: none"> • Le projet détermine s'il permettra : 1) d'informer, 2) de consulter, 3) de faire participer, 4) de collaborer ou 5) d'habiliter les membres des communautés ou de s'en remettre à eux⁵⁴.

⁵⁴ *The Spectrum of Community Engagement to Ownership*

	<ul style="list-style-type: none"> • Si le projet n'atteint pas le stade 5 du spectre, les organisateurs du projet présentent une liste des principaux obstacles qui les empêchent d'y parvenir et proposent des solutions possibles pour surmonter ces obstacles, soit par le projet lui-même, soit par des projets futurs.
Mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cas des projets d'envergure locale, les organisateurs s'engagent à mobiliser les décideurs locaux qui ont une influence sur la mise en œuvre des recommandations des communautés; si cela n'est pas possible, ils doivent démontrer qu'ils reconnaissent les obstacles institutionnels qui empêchent d'agir. • Détermination des ressources financières et humaines nécessaires pour assurer la participation à long terme des membres sous-représentés des communautés afin de contribuer à façonner leur avenir en matière de mobilité zéro émission.
Rétroaction	<ul style="list-style-type: none"> • Des mécanismes de rétroaction numériques et en personne sont en place. • La rétroaction formelle et informelle est systématiquement reçue, consignée et prise en compte.
Suivi et évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Des corrections de trajectoire et des modifications de la conception du programme sont effectuées en permanence, sur la base de la rétroaction des communautés.

Annexe A. Analyse des programmes intergouvernementaux

Tableau 3. Exemples de programmes de sensibilisation et d'éducation au sujet des VZE

Programme	Type	Description
Canada		
<i>Nouvelle-Écosse</i>		
Clean Foundation EV Assist et Next Ride	Campagne d'éducation et de sensibilisation	EV Assist est une initiative de transport à faible émission de carbone sans but lucratif qui agit comme une ressource tout-en-un pour les véhicules électriques (VE) en Nouvelle-Écosse ⁵⁵ . Next Ride aide les Néo-Écossais à en apprendre davantage et à s'enthousiasmer pour les VE en leur proposant des essais de conduite à différents endroits en Nouvelle-Écosse ⁵⁶ .
<i>Québec</i>		
Association des véhicules électriques du Québec	Ressources d'éducation et de sensibilisation	Le site Web de l'Association des véhicules électriques du Québec comprend un certain nombre de ressources informatives sur les VE ⁵⁷ .
Équiterre Roulons électrique	Campagne d'éducation et de sensibilisation	Une campagne d'information lancée et coordonnée par Équiterre et appuyée par le Québec. Le contenu comprend un guide sur les véhicules électriques, des webinaires et un catalogue de modèles de véhicules ⁵⁸ .
<i>Ontario</i>		
Plug'n Drive	Campagne d'éducation et	Plug'n Drive amène des VE à des conférences, des salons professionnels et des événements communautaires dans tout

⁵⁵ Gouvernement de la Nouvelle-Écosse, « EV Assist ». <https://evassist.ca/>

⁵⁶ « Next Ride ». <https://nextridens.com/>

⁵⁷ Association des véhicules électriques du Québec, « AVEQ ». <https://www.aveq.ca/>

⁵⁸ Équiterre, « Roulons électrique ». <https://www.roulonselectrique.ca/fr/>

Electric Vehicle Roadshow	de sensibilisation	l'Ontario tout au long de l'année afin de sensibiliser le public aux VE ⁵⁹ . Plug'n Drive organise des événements ciblés pour différentes communautés ethniques et culturelles aux quatre coins du Canada. Des ambassadeurs locaux de VE qui parlent des langues pertinentes à la communauté en question sont recrutés, formés aux messages sur les VE et mènent des activités de mobilisation au nom de Plug'n Drive.
eMERGE Guelph Événements sur les VE et club des ambassadeurs pour les VE d'eMERGE ⁶⁰	Campagne d'éducation et de sensibilisation	eMERGE organise des événements numériques et en personne tout au long de l'année pour encourager l'adoption des VE et dissiper les mythes de manière unique et accessible. En 2020, eMERGE a organisé sa première soirée Women's EV Night ⁶¹ et prévoit d'en organiser une deuxième. eMERGE a également réussi à atteindre divers membres de la communauté de Guelph grâce à la mobilisation des lieux de culte locaux.
<i>Colombie-Britannique</i>		
Emotive et province de la Colombie-Britannique. Community Outreach Incentive Program	Financement de campagnes d'éducation et de sensibilisation	Offre aux communautés, aux organisations et aux gouvernements locaux de la Colombie-Britannique une aide financière pour les programmes d'éducation et de sensibilisation menés par les communautés ⁶² . Fait partie de la campagne Emotive, qui vise à accroître la sensibilisation aux VE en Colombie-Britannique ⁶³ . Permet aux organisations dirigées par la communauté et aux gouvernements locaux d'offrir des activités de campagne qui répondent aux besoins uniques de leur communauté. Le volet de financement 2021-2022 du Community Outreach Incentive Program donne la priorité aux projets qui favorisent la sensibilisation aux VE dans les communautés nordiques ou rurales, les petites villes et les communautés autochtones ⁶⁴ .
Community Energy Association	Campagne d'éducation et de sensibilisation	Des VE et des VHR ont été présentés dans toute la région de Kootenay et ses environs. Des essais de conduite ont été proposés, ainsi que des ressources éducatives en ligne sur les

⁵⁹ Plug'n Drive, « Electric Vehicle Roadshow ». <https://www.plugndrive.ca/ev-roadshow/>

⁶⁰ eMERGE, « EV Ambassadors Club ». <https://emergeguelph.ca/get-involved/ev-ambassadors-club/>

⁶¹ eMERGE, « Women's EV Night ». <https://emergeguelph.ca/event/womens-ev-night/>

⁶² Plug In BC, « Emotive Community Outreach Incentive Program ». <https://pluginbc.ca/community-outreach-incentive-program-2021/>

⁶³ Plug In BC, « Electric Vehicle Outreach and Education ». <https://pluginbc.ca/outreach/>

⁶⁴ Gouvernement de la Colombie-Britannique, *Emotive Community Outreach Incentive Program 2021/2022*, 1. <https://pluginbc.ca/wp/wp-content/uploads/2021/03/COIP-Program-Guide-2021.pdf>

#RuralEV Mobile Showcase d'Accelerate Kootenays		VE, notamment une vidéo intitulée « RuralEV Autumn Experience » ⁶⁵ . L'accent a été mis sur les communautés rurales qui n'ont pas un accès facile aux concessionnaires de VE et qui dépendent davantage des véhicules privés pour le transport (par opposition au transport en commun).
Community Energy Association Regional Visions for Electric Mobility ⁶⁶	Campagne d'éducation et de sensibilisation	Séances de mobilisation en collaboration avec des intervenants des régions rurales de la Colombie-Britannique afin d'élaborer des projets pilotes pour l'avenir de la mobilité électrique de leurs communautés. Ces ateliers novateurs ciblaient les résidents des communautés sous-représentées de la Colombie-Britannique et proposaient un modèle d'autonomisation et de propriété partagée.
Community Energy Association Level 2 Owner's Toolkit ⁶⁷	Ressources d'éducation et de sensibilisation	Trousse d'outils fournissant des ressources et des FAQ pour les nouveaux propriétaires de bornes de recharge de VE de niveau 2. Conçue pour les communautés du nord de la Colombie-Britannique qui ont récemment adopté une nouvelle infrastructure de recharge.
Community Energy Association ZEV Story Toolkit ⁶⁸	Ressources d'éducation et de sensibilisation	Trousse d'outils complète conçue pour soutenir le travail de mobilisation et de sensibilisation aux VE dans les communautés rurales et éloignées du Canada.
Community Energy Association Charge North Project ⁶⁹	Projet d'infrastructur e	Le Charge North Project est un vaste réseau de recharge de VE réalisé en collaboration par la Community Energy Association, le North Coast Regional District, la Fédération canadienne des municipalités, le Kitimat-Stikine Regional District, le Regional District of Bulkley-Nechako, le Regional District of Fraser-Fort George, le Cariboo Regional District et le Thompson-Nicole Regional District. Le projet se distingue par le fait que, bien qu'il s'agisse d'un projet d'infrastructure, il a intégré dans son travail des activités de sensibilisation avec des partenaires clés, des activités d'éducation et de sensibilisation du public, ainsi que le

⁶⁵ Accelerate Kootenays, *RuralEV Mobile Showcase*. <https://www.communityenergy.ca/wp-content/uploads/2020/08/Summary-Report-June-June.pdf>

⁶⁶ Community Energy Association, « Regional Visions for Electric Mobility ». <https://www.communityenergy.ca/projects/e-mobility-visioning/>

⁶⁷ Community Energy Association, « Level 2 Owner's Toolkit ». <https://www.communityenergy.ca/level-2-owners-toolkit/>

⁶⁸ Community Energy Association, « ZEV Story Toolkit ». <https://www.communityenergy.ca/zev-toolkit/>

⁶⁹ North Coast Regional District, « Charge North Project ».

		renforcement des capacités sous la forme d'un réseau d'ambassadeurs des VE.
<i>Yukon</i>		
Journée découverte du VE du Musée des transports du Yukon	Événement d'éducation et de sensibilisation	Au cours des deux dernières années, une journée découverte du VE a été organisée au Musée des transports du Yukon afin de donner aux Yukonnais l'occasion d'interagir avec des véhicules à zéro émission et des propriétaires de VE ^{70,71} . La plus récente participation à l'événement a été estimée à 300 à 350 personnes ⁷² . Des concessionnaires automobiles locaux du Yukon, des concessionnaires nationaux et d'autres entreprises engagés dans la transition vers les VE participent à ces événements. Le premier événement a permis à quatre concessionnaires de vendre des VEB et des VHR; maintenant, six concessionnaires en vendent.
Yukon Energy Branch EV Performance Study ⁷³	Démonstration	La Direction de l'énergie a mené une étude exhaustive avec six véhicules électriques pour documenter l'efficacité tout au long de l'année (p. ex. réduction de l'autonomie, chauffage, rendement) dans le Nord.
<i>TNO</i>		
Arctic Energy Alliance Semaine nationale de la conduite électrique ⁷⁴	Événement d'éducation et de sensibilisation	En 2020, l'Arctic Energy Alliance a organisé une campagne de sensibilisation en association avec la semaine nationale de la conduite électrique, par le biais de la radio, de Facebook et de dépliants physiques pour promouvoir les véhicules électriques dans les TNO.
Arctic Energy Alliance EV Pilot ⁷⁵	Projet de démonstration	L'Arctic Energy Alliance a loué une Chevrolet Bolt d'occasion en 2015 et 2016 pour documenter les résultats et dissiper les mythes sur le rendement des véhicules électriques dans les conditions nordiques.
États-Unis		

⁷⁰ Gouvernement du Yukon, « Journée découverte du véhicule électrique au Yukon », 3 avril 2020 <https://yukon.ca/fr/news/journee-decouverte-du-vehicule-electrique-au-yukon>

⁷¹ Musée des transports du Yukon, « Electric Vehicle Discovery Day ». <https://goytm.ca/event/electric-vehicle-discovery-day/>

⁷² Gouvernement du Yukon, *Clean Transportation: Quarterly Energy Branch Report*, 27 novembre 2021.

⁷³ En cours.

⁷⁴ Semaine nationale de la conduite électrique, « Home ». <https://driveelectricweek.org/>

⁷⁵ Arctic Energy Alliance, « Electric Vehicle Study ». <https://aea.nt.ca/resources/electric-vehicle-study/>

Drive Clean Bay Area EVs for Equity ⁷⁶	Campagne d'éducation et de sensibilisation	L'organisation met à l'essai des véhicules électriques dans diverses communautés et organise des séances d'information sur les incitations financières pour les véhicules électriques. Cible les communautés mal desservies. Va à la rencontre des gens là où ils se trouvent. Offre des ressources en espagnol et en anglais.
Ecology Action Central Coast EV Purchase Guidance Program	Éducation et soutien personnalisé pour l'achat de VE	Le programme offre une assistance gratuite pour aider les résidents à revenu faible ou moyen tout au long du processus d'achat d'un VE ou d'un VHR. ⁷⁷ Offre une assistance gratuite afin de s'assurer que les groupes à faible revenu puissent avoir accès au soutien.
Clean Vehicle Empowerment Collaborative EV Equity Program ^{78,79}	Éducation et soutien personnalisé pour l'achat de VE	Dirigé par le Central California Asthma Collaborative et un partenariat d'organisations communautaires de la vallée de San Joaquin, le groupe opère dans les communautés urbaines, suburbaines et rurales à faible revenu et défavorisées de la vallée de San Joaquin. Depuis 2019, le groupe travaille en partenariat avec le Center for Sustainable Energy pour mener des actions de sensibilisation aux VE dans les communautés défavorisées. Grâce au programme EV Equity, le groupe fournit un soutien personnalisé, ainsi que des ressources éducatives sur les VE et la qualité de l'air, un inventaire des VE et un aperçu des possibilités de financement. Pour bénéficier d'un soutien personnalisé gratuit, les personnes doivent résider dans la vallée de San Joaquin et répondre à des critères de revenus particuliers.
Liberty Hill emPOWER Outreach ⁸⁰	Soutien personnalisé pour l'achat de VE	Une coalition d'organisations communautaires du comté de Los Angeles s'assure que les personnes les plus touchées par la pollution, la chaleur élevée et l'augmentation des factures de services publics puissent avoir accès aux millions de dollars fournis par l'État et les agences locales pour lutter contre les changements climatiques. Il s'agit notamment d'aider les particuliers à obtenir l'aide financière dont ils peuvent avoir besoin pour passer à un véhicule électrique ou hybride.
Veloz	Campagne d'éducation et	La campagne 40 Million Reasons to Go Electric de Veloz est une « campagne culturelle » qui met en avant Mark Ruffalo, Chloe Bennett et des superhéros locaux en tant qu'« agents du

⁷⁶ Drive Clean Bay Area, « EVs for Equity ». <https://drivecleanbayarea.org/evs-for-equity/>

⁷⁷ Ecology Action, « EVs for Everyone ». <https://www.evforeveryone.org/>

⁷⁸ Central California Asthma Collaborative, « Clean Vehicle Empowerment Collaborative ». <http://cencalasthma.org/cvec/>

⁷⁹ Clean Vehicle Empowerment Collaborative, « EV Equity Program ». <https://evequity.com/evequity/>

⁸⁰ Liberty Hill, « emPOWER Outreach » <https://www.libertyhill.org/how-we-work/campaigns/empower-outreach/>

Electric for All ⁸¹	de sensibilisation	<p>changement luttant pour la justice sociale, économique et environnementale, célébrant les nombreuses cultures de la Californie, et soulignant les raisons pour lesquelles chaque Californien devrait passer aux VE»⁸².</p> <p>Les « superhéros locaux » sont des personnes de sexe, d'âge, de capacités et de niveaux de revenus variés issues d'un large éventail de milieux culturels. Ces superhéros partagent leur histoire personnelle et expliquent pourquoi la justice environnementale et l'accès aux véhicules électriques pour tous sont si importants pour eux.</p> <p>La campagne comprend différents types de supports de communication, notamment des récits écrits personnels, des vidéos et des messages sur les médias sociaux.</p> <p>« Les éléments de la campagne sont conçus pour atteindre les Californiens là où ils se trouvent ».</p>
EVNoire Women in E-Mobility ⁸³	Campagne d'éducation et de sensibilisation	Women in E-Mobility d'EVNoire est une série de vidéos de sensibilisation du public mettant en avant diverses femmes cheffes de file dans l'industrie de la mobilité électrique.
EVNoire Drive the Future ⁸⁴	Campagne d'éducation et de sensibilisation	<p>La campagne Drive the Future comprend des activités de démonstration, de mobilisation et de sensibilisation qui mettent en avant les VE et autres solutions de mobilité électrique dans les communautés sous-représentées.</p> <p>L'initiative est directement axée sur la collecte de renseignements auprès des communautés sous-représentées aux États-Unis et sur la création d'histoires pertinentes pour ces communautés.</p>

Tableau 4. Exemples de programmes de mobilité propre axés sur l'équité

Programme	Type	Description et considérations relatives à la diversité, à l'équité et à l'inclusion
États-Unis		
<i>Californie</i>		

⁸¹ Veloz, « Electric For All – 40 Million Reasons to Go Electric ». <https://www.electricforall.org/campaign/>

⁸² Veloz, « Electric For All – 40 Million Reasons to Go Electric ».

⁸³ EVNoire, YouTube. <https://www.youtube.com/channel/UCpzzr4NJh1vCTFcig52fc0gg/videos>

⁸⁴ EVNoire, YouTube.

Clean Mobility Options Voucher Pilot Program (CMO) ⁸⁵	Bon	<p>Le CMO fournit des fonds directement aux communautés traditionnellement mal desservies de Californie pour l'achat et l'adoption accrue de solutions de mobilité de rechange sans émission, notamment le covoiturage, le partage de vélos et de trottinettes, le transport en commun et le conavettage.</p> <p>Le programme est conçu pour soutenir directement les communautés mal desservies. Les projets doivent être situés soit dans une « communauté défavorisée » officiellement désignée selon la méthodologie CalEnviroScreen, soit sur des terres tribales, soit dans des installations de logement abordable soumises à un acte de propriété et situées dans une « communauté à faible revenu ». Les candidats doivent également procéder à une « évaluation des besoins en transport de la communauté » en collaboration avec les résidents locaux.</p>
Sustainable Transportation Equity Project (STEP) ⁸⁶	Subventions	STEP fournit des subventions pour le renforcement des capacités et la mise en œuvre afin d'accroître l'équité en matière de transport dans les communautés les plus vulnérables aux changements climatiques.
Transformative Climate Communities Program (TCC) ⁸⁷	Subventions	TCC investit directement dans des projets communautaires afin de permettre aux organisations locales les plus touchées par l'injustice environnementale de développer leurs propres solutions climatiques.
Clean Vehicle Assistance Program ⁸⁸	Subventions	Le programme fournit des subventions aux communautés défavorisées à faible revenu de Californie préalables à l'achat de VE ou de VHR neufs ou d'occasion.

Tableau 5. Exemples de stratégies municipales de mobilité électrique avec des considérations d'équité

Programme	Description et considérations relatives à la diversité, à l'équité et à l'inclusion
États-Unis	

⁸⁵ Clean Mobility Options, « About ». <https://www.cleanmobilityoptions.org/>

⁸⁶ California Air Resources Board, « Sustainable Transportation Equity Project (STEP) ». <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/low-carbon-transportation-investments-and-air-quality-improvement-program-1>

⁸⁷ California Strategic Growth Council, « Transformative Climate Communities Program ». <https://www.sgc.ca.gov/programs/tcc/>

⁸⁸ Beneficial State Foundation et California Air Resources Board, « Clean Vehicle Assistance Program ». <https://cleanvehiclegrants.org/>

Ville de San Jose <i>Emerging Mobility Action Plan</i> ⁸⁹	Le nouveau plan de mobilité de la ville est axé sur l'équité et vise à créer des modes de transport plus abordables et plus fiables pour les communautés sous-représentées.
Ville de Seattle <i>Clean Transportation Electrification Blueprint</i> ⁹⁰ et <i>Transportation Electrification Strategy</i> ⁹¹	Le plan d'électrification de Seattle s'appuie sur le travail de base effectué dans le cadre de la stratégie d'électrification des transports de la ville et de son initiative pour la justice sociale et raciale. Les plans d'électrification de Seattle sont axés sur la justice climatique. Des consultations approfondies avec les dirigeants communautaires sur l'équité raciale et la justice environnementale ont été menées pendant des années, ce qui a conduit à des engagements dans le plan directeur axés sur les communautés touchées de manière disproportionnée par la pollution.
Ville de Denver <i>A Neighborhood-Based Approach to Equitable E-Mobility</i> ⁹²	Une étude pilote complète, axée sur l'équité, se concentrant sur le quartier Montebello de Denver. L'étude décrit les pratiques exemplaires pour une mobilisation communautaire équitable et l'élaboration de projets pilotes dirigés par la communauté.
Ville de Berkeley <i>Electric Mobility Roadmap</i> ⁹³	En 2020, Berkeley a adopté une feuille de route sur les véhicules électriques qui décrit les ambitions de la ville pour la création d'« un système de transport sans combustible fossile ⁹⁴ ». La feuille de route est axée sur l'équité et le changement de mode de transport, et vise à garantir que la transition vers la mobilité électrique apporte des avantages concrets aux communautés mal desservies.
Canada	
Ville de Vancouver	La stratégie de mise en œuvre du plan d'action d'urgence climatique (Climate Emergency Action Plan) de la ville de Vancouver est soutenue par un groupe

⁸⁹ Ville de San Jose, « Emerging Mobility Action Plan ». <https://www.sanjoseca.gov/your-government/departments-offices/transportation/projects-planning/emerging-mobility-action-plan>

⁹⁰ Ville de Seattle, *Seattle's Clean Transportation Electrification Blueprint: Electrifying Our Transportation System* (2021). <https://www.seattle.gov/Documents/Departments/OSE/ClimateDocs/TE/TE%20Blueprint%20-%20March%202021.pdf>

⁹¹ Lynn Daniels et Brendan O'Donnell, *Seattle City Light: Transportation Electrification Strategy* (2019). <https://rmi.org/insight/seattle-city-light/>

⁹² Guidehouse, *A Neighborhood-Based Approach to Equitable E-Mobility: Denver's Montbello Neighborhood* (2020). <https://www.denvergov.org/files/assets/public/climate-action/documents/denver-vehicle-electrification-equitable-e-mobility-final-report.pdf>

⁹³ Ville de Berkeley, *Electric Mobility Roadmap* (2019). https://www.cityofberkeley.info/uploadedFiles/Planning_and_Development/Level_3_-_Commissions/Commission_for_Energy/EC%202019-07-24_Item%204_Electric%20Mobility%20Roadmap%20Update.pdf

⁹⁴ *Electric Mobility Roadmap*, 4.

<p><i>Climate Emergency Action Plan</i>⁹⁵</p>	<p>de travail sur le climat et l'équité. Les travaux à venir sur l'équité comprennent : la « charte de justice climatique, le cadre d'équité, le cadre de réconciliation, la stratégie pour une ville saine, la stratégie de logement de Vancouver et la stratégie d'équité pour les femmes⁹⁶. »</p> <p>Le plan d'action de la ville s'est inspiré des commentaires axés sur l'équité de son groupe de travail, ainsi que de ceux de deux organisations : Toronto Environmental Alliance (« An Equity-Focused Review Of The City Of Vancouver's Draft Climate Emergency Action Plan »), et Hua Foundation (« The Climate Emergency Action Plan: Review Summary »).</p>
<p>Ville de Toronto</p> <p><i>Electric Vehicle Strategy</i>⁹⁷</p>	<p>La stratégie relative aux véhicules électriques de la ville de Toronto s'appuie sur la phase d'évaluation de la stratégie de mobilité électrique⁹⁸, qui comprenait une analyse de cartographie de la vulnérabilité sociale permettant de déterminer les obstacles à l'adoption de solutions de mobilité électrique pour les communautés à faible revenu et sous-représentées.</p>
<p>Ville de Surrey</p> <p><i>Surrey Electric Vehicle Strategy</i>⁹⁹</p>	<p>Bien que la stratégie se concentre uniquement sur les véhicules de tourisme, une section sur l'équité documente la rétroaction du processus de mobilisation communautaire qui décrit les besoins de mobilité et d'accessibilité des communautés sous-représentées de Surrey.</p>
<p>Ville d'Edmonton</p> <p><i>Electric Vehicle Strategy</i>¹⁰⁰</p>	<p>La Ville d'Edmonton a mené des activités de mobilisation communautaire approfondies et exhaustives afin d'élaborer sa stratégie sur les véhicules électriques.</p>

⁹⁵ Ville de Vancouver, « An equitable plan ». <https://vancouver.ca/green-vancouver/an-equitable-plan.aspx>

⁹⁶ Ville de Vancouver, « An equitable plan ».

⁹⁷ Ville de Toronto, *City of Toronto Electric Vehicle Strategy: Supporting the City in achieving its TransformTO transportation goals* (2019). <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2020/02/8c46-City-of-Toronto-Electric-Vehicle-Strategy.pdf>

⁹⁸ Pollution Probe et le groupe Delphi, *Electric Mobility Strategy Assessment Phase* (2018). <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2021/12/932d-Toronto-Electric-Mobility-Strategy-Assessment-Phase-Report.pdf>

⁹⁹ Ville de Surrey, *Surrey Electric Vehicle Strategy* (2021). <https://www.surrey.ca/sites/default/files/media/documents/SurreyElectricVehicleStrategy.pdf>

¹⁰⁰ Ville d'Edmonton, *Electric Vehicle Strategy* (2020). <https://www.edmonton.ca/sites/default/files/public-files/assets/PDF/EdmontonElectricVehicleStrategy.pdf?cb=1645235836>

Tableau 6. Exemples de collectivités autochtones ayant des programmes ou des projets de mobilité électrique

Nation	Description de l'activité
Bande indienne d'Osoyoos ¹⁰¹	En 2020, en partenariat avec FortisBC, la bande indienne d'Osoyoos a ouvert la première série de bornes de recharge publiques pour véhicules électriques dans une Première Nation de la Colombie-Britannique.
Première Nation de Bears paw ¹⁰²	Dans le cadre du projet d'investissement « Peaks to Prairies » d'ATCO, la Première Nation de Bears paw accueille désormais un ensemble de bornes de recharge de VE dans sa communauté.
Première Nation des T'Sou-ke ¹⁰³	La Première Nation des T'Sou-ke a installé des panneaux solaires, des infrastructures de recharge de véhicules électriques de niveau 2 et d'autres infrastructures d'énergie renouvelable qui sont en place depuis plusieurs années.
Bande indienne de Musqueam ¹⁰⁴	La bande indienne de Musqueam a reçu un financement provincial pour mettre sur pied des activités d'éducation et de sensibilisation qui font la promotion des avantages de l'achat d'un VE. En 2020, deux bornes de recharge de niveau 2 ont été construites devant le bâtiment administratif de Musqueam.

¹⁰¹ Shelby Thom, « Osoyoos Indian Band, FortisBC open first electric vehicle charging stations within a B.C. First Nation ». *Global News*, 30 juillet 2020. <https://globalnews.ca/news/7237366/osoyoos-indian-band-electric-vehicle-charging-stations/>

¹⁰² CTV News Calgary, « Bears paw First Nation opens electric vehicle charging stations along Trans-Canada ». *CTV News*, 4 novembre 2019. <https://calgary.ctvnews.ca/bears-paw-first-nation-opens-electric-vehicle-charging-stations-along-trans-canada-1.4669475>

¹⁰³ Première Nation des T'Sou-ke, « T'Souke Shines in another Solar first ». <http://www.tsoukenation.com/355-2/>

¹⁰⁴ Gouvernement de la Colombie-Britannique, « Funding helps promote electric vehicle uptake in B.C. » (Le financement aide à promouvoir l'adoption de véhicules électriques en Colombie-Britannique). <https://news.gov.bc.ca/releases/2022EMLI0001-000013>

Tableau 7. Exemples d'incitation à l'achat de VZE pour les communautés à faible revenu

Programme	Type	Description	Considérations relatives à la diversité, à l'équité et à l'inclusion
Canada			
Québec <i>Programme Roulez vert</i> ¹⁰⁵	Remise	Tous ces programmes offerts dans les provinces canadiennes proposent des remises de montants variables (de 1 000 \$ à 5 000 \$) pour l'achat d'un VE d'occasion.	Les incitatifs financiers sont plafonnés afin de ne subventionner que les modèles les moins coûteux. Les incitatifs pour les VE d'occasion peuvent aider à rendre le changement plus abordable pour les résidents à faible revenu.
Île-du-Prince-Édouard <i>Universal EV Incentive</i> (Incitatif universel pour les VE) ¹⁰⁶			
Nouvelle-Écosse <i>Electrify Nova Scotia Rebate Program</i> ¹⁰⁷			
Terre-Neuve-et-Labrador <i>Electric Vehicle Rebate Program</i> ¹⁰⁸			
Nouveau-Brunswick <i>Programme de rabais pour les véhicules électriques</i> ¹⁰⁹			
Plug'n Drive <i>Used Electric Vehicle Incentive</i> ¹¹⁰			

¹⁰⁵ Gouvernement du Québec, « Rabais pour un véhicule d'occasion ».

<https://vehiculeselectriques.gouv.qc.ca/rabais/ve-occasion/programme-rabais-vehicule-occasion.asp>

¹⁰⁶ Île-du-Prince-Édouard, « Electric Vehicle Incentive ».

<https://www.princeedwardisland.ca/fr/information/environnement-energie-et-action-climatique/electric-vehicle-incentive>

¹⁰⁷ EV Assist, « Electrify Nova Scotia Rebate Program ». <https://evassist.ca/rebates/>

¹⁰⁸ Hydro Terre-Neuve-et-Labrador, « Electric Vehicle Rebate Program ».

<https://nlhydro.com/electricvehicles/ev-rebate/>

¹⁰⁹ Énergie NB, « Nbranché – rabais pour véhicules électriques ». <https://www.nbpower.com/fr/products-services/electric-vehicles/plug-in-nb/>

¹¹⁰ Plug'n Drive, « Used Electric Vehicles ». <https://www.plugndrive.ca/used-electric-vehicles-incentive/>

Annexe B. Perspectives complètes de la section 4.2

L'annexe B a été demandée par RNCAN afin de réduire la longueur de la section 3.2 : *Rétroaction relative à des groupes sous-représentés particuliers.*

B.1 Rétroaction relative à des groupes sous-représentés spécifiques

B.1.1 Immigrants récents et nouveaux arrivants

- Pour ceux qui ne parlent pas une langue officielle (anglais, français), les programmes, les ressources et les formulaires de demande fournis par le gouvernement peuvent ne pas être accessibles. Même si une personne souhaite participer, sa motivation pourrait être rapidement anéantie par les barrières linguistiques.
- Certains immigrants récents et nouveaux arrivants peuvent ne pas comprendre les raisons pour lesquelles le gouvernement offre des incitatifs et tente de susciter un intérêt pour les programmes liés aux VE. Parfois, la méfiance à l'égard des communications gouvernementales et les mesures incitatives financières des gouvernements à l'égard des VE peuvent susciter du scepticisme et de l'hésitation. Cette situation peut être attribuable à des expériences négatives passées avec un gouvernement précédent, à l'hésitation à attirer l'attention sur eux-mêmes (peut-être par crainte de compromettre un statut d'immigration), à la crainte de répercussions pour avoir mal rempli des formulaires et des demandes, entre autres raisons.

- Pour les nouveaux arrivants qui présentent une demande d'immigration, ou qui renouvellent ou mettent à jour leur statut d'immigrant, il peut y avoir une quantité énorme d'information, de formulaires et d'exigences à gérer. Le processus peut générer beaucoup d'anxiété, exiger des coûts initiaux élevés et souvent laisser les nouveaux arrivants avec le désir de limiter les interactions avec le gouvernement. Compte tenu de cet obstacle, la mise en évidence des avantages et des ressources financières offertes pour les acheteurs potentiels de VE sur les sites Web fréquemment consultés pourrait accroître la sensibilisation (par exemple, des liens vers les remises de 5 000 \$ du gouvernement¹¹¹ sur les principaux sites Web d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada [IRCC], comme ceux qui mettent déjà en évidence les services gratuits pour les nouveaux arrivants¹¹²).
- Certaines communautés multiculturelles ne connaissent pas les marques de leurs services publics locaux ou d'autres sociétés d'État, malgré leur importance dans les médias grand public. C'est pourquoi les partenariats communautaires visant à fournir des renseignements sur les économies d'énergie et les remises sont essentiels.
- Les jeunes immigrants récents peuvent être confrontés à des obstacles liés à l'identification pour conduire au Canada, s'ils ont un permis expiré d'un autre pays et doivent passer par le processus de renouvellement dans un nouvel environnement bureaucratique. Pour certains, la perspective de devoir franchir ces obstacles, en particulier lorsque d'autres formes de mobilité comme le transport en commun et le covoiturage existent dans leur communauté, rend moins attrayante l'idée de conduire.
- En raison du coût initial relativement élevé des VE, la plupart des gens devront compter sur les services de prêt pour y accéder. Toutefois, selon l'âge auquel les nouveaux arrivants arrivent au Canada, certains d'entre eux pourraient ne pas avoir d'antécédents de crédit suffisamment longs pour avoir accès à un financement abordable (location ou prêt).

¹¹¹ Transports Canada, « Programme d'incitatifs pour les véhicules à zéro émission ». <https://tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-zero-emission/incitatifs-achat-vehicules-zero-emission>

¹¹² Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada, « Nouveaux arrivants : Trouvez des services gratuits près de chez vous », <https://ircc.canada.ca/francais/nouveaux/services/index.asp>

B.1.2 Jeunes

Accessibilité

- Il est important, lorsqu'on s'engage auprès des jeunes, d'établir des hypothèses financières réalistes quant au type de véhicules ou d'options de mobilité auxquels ils peuvent avoir accès. Les campagnes de sensibilisation et d'éducation à la mobilité zéro émission doivent comporter des renseignements plus adaptés sur les formes de mobilité électrique à faible coût (transports en commun, trottinettes, vélos électriques, etc.).
- De nombreux jeunes peuvent ne pas disposer d'une carte de crédit, d'un compte bancaire approprié, d'une cote de crédit ou de connaissances financières suffisantes pour envisager un achat de cette ampleur. De plus, certains jeunes, notamment ceux qui dépendent des transports en commun dans les communautés urbaines, ne sont pas conscients des complexités liées à la possession d'une voiture.
- La plupart des jeunes n'auront pas la possibilité d'acheter des véhicules neufs. Ainsi, les efforts de sensibilisation et d'éducation qui favorisent les mesures incitatives gouvernementales s'avèrent moins efficaces. Pour les quelques programmes qui offrent un rabais sur les véhicules d'occasion, il peut y avoir un manque de sensibilisation.
- L'accessibilité financière pour les jeunes peut également être définie en termes de richesse multigénérationnelle (p. ex., héritage ou soutien par les parents); de nombreuses familles n'ont pas la capacité d'aider leurs enfants à acheter un véhicule.
- Le logement et ses liens avec la mobilité sont également importants pour les jeunes. Pour la majorité d'entre eux, qui vivent dans des immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM), des logements en sous-sol ou d'autres formes de logement ne disposant pas de zones prévues pour recharger leurs véhicules, il semble laborieux d'accéder à une infrastructure de recharge.

Liens avec les réalités vécues

- Pour certains jeunes, des formes de mobilité plus souples et plus accessibles, comme les programmes de transport en commun et de covoiturage, peuvent dominer leur intérêt. Les jeunes peuvent être intéressés par la réduction de leur empreinte carbone, mais attendent souvent du gouvernement qu'il leur fournisse des solutions abordables (par exemple, faire passer les services de covoiturage aux VZE, électrifier les réseaux de transport en commun).
- Certains jeunes réfléchissent au comportement des consommateurs et à la consommation dans le contexte de la justice climatique. Les jeunes qui vivent dans des communautés disposant de solutions de rechange fiables et abordables à la possession d'un véhicule peuvent considérer la perspective de l'achat d'une voiture de manière négative, dans le cadre du contexte plus large du capitalisme et de la consommation. S'ils ont des options, comme les transports en commun dans les espaces urbains, ces valeurs peuvent avoir une influence sur les options de mobilité qu'ils choisissent. Par exemple, certains jeunes sont très conscients des implications de leurs décisions d'achat (par exemple, les changements climatiques, la justice dans la chaîne d'approvisionnement, l'origine du lithium et d'autres minéraux rares, les conséquences associées à la fabrication de métaux lourds, etc.). Ce sous-ensemble de jeunes a besoin de voir des changements systémiques positifs dans l'urbanisme et les systèmes énergétiques pour être sûr que l'achat potentiel d'un VE par un passager aura des répercussions positives nettes sur le climat.

Comment les jeunes voient l'avenir de la mobilité

- Certains jeunes des zones urbaines peuvent ne pas considérer la poursuite de la culture automobile comme le meilleur moyen de faire face à l'urgence climatique, même avec des VZE. Dans les centres urbains, la récupération des terrains dominés par les voitures (par exemple, les parcs de stationnement, les routes) en faveur d'espaces communautaires partagés et d'autres formes de mobilité peut être populaire.

B.1.3 Collectivités nordiques et éloignées

Intérêt pour l'adoption

- Dans le Nord, l'adoption potentielle de technologies susceptibles de réduire les GES suscite généralement de l'enthousiasme, en particulier dans les régions urbaines comme Yellowknife et Whitehorse, dont les réseaux électriques fonctionnent principalement grâce à une hydroélectricité fiable. Cependant, même dans les zones urbaines, mais surtout dans les collectivités éloignées, les résidents du Nord sont plus souvent sujets à des pannes d'électricité et seront sensibles aux répercussions potentielles sur leurs véhicules en hiver.
- Les avantages de la conduite des VZE, en termes d'économies de coûts d'exploitation et d'entretien, sont compris par un groupe restreint de personnes¹¹⁵. D'une certaine manière, cela a conduit à une participation relativement prometteuse au programme de remises relatives aux VE des TNO et au programme de remises relatives aux VZE du Yukon. Cependant, une grande partie de la population du Nord n'est pas convaincue et n'est pas consciente des mérites de l'adoption des VZE.
- Les partenariats avec des organismes sans but lucratif locaux pour la diffusion de messages et de campagnes de sensibilisation sur les VZE peuvent potentiellement avoir des répercussions plus importantes dans les collectivités nordiques et éloignées. Les organisations qui font du travail de terrain dans les petites villes sont plus familières, ce qui peut créer un meilleur sentiment de confiance à l'égard du matériel de communication.

¹¹⁵ Liny Lamberink, « EVs meet needs of these N.W.T. drivers, but stop short of long-distance travel », *CBC News*, 11 janvier 2022. <https://www.cbc.ca/news/canada/north/cold-weather-electric-vehicles-nwt-1.6310194>

Obstacles à l'entrée

- Les préoccupations et les obstacles à l'entrée les plus importants sont les suivants : l'offre restreinte de VZE chez les concessionnaires du Nord, le manque généralisé d'accès aux services d'entretien et de réparation, le manque d'infrastructures de recharge pour permettre la conduite sur de longues distances lors des voyages, et les préoccupations concernant la réduction de la durée de vie des batteries dans des conditions de fonctionnement extrêmement froides¹¹⁴.
- Les résidents qui font la navette de façon semi-régulière ou qui voyagent dans d'autres communautés du Nord ou des provinces du Sud n'ont pas d'infrastructure de recharge fiable sur laquelle compter, ce qui les rend réticents à acheter un véhicule qui servirait uniquement aux déplacements locaux.
- Dans certains cas, les résidents des collectivités nordiques et éloignées peuvent ne pas être motivés à envisager l'adoption des VE parce que la technologie, l'approche et l'infrastructure de recharge ne leur sont pas familières ou ne sont pas disponibles.
- Dans certaines collectivités nordiques qui font face à des hivers particulièrement rigoureux, l'hésitation à adopter les VE reste importante, les résidents étant familiers avec la fiabilité et les besoins des véhicules à essence et diesel dans les climats extrêmement froids. Malgré la prise de conscience des avantages environnementaux associés aux VZE, les réalités pratiques de la nécessité de disposer d'un moyen de transport éprouvé peuvent l'emporter sur l'intérêt pour l'adoption. Les résidents sont parfaitement conscients du fait que les technologies susceptibles de réduire les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas toutes fiables dans les environnements froids et éloignés. C'est pourquoi les activités de démonstration sont particulièrement importantes. Il est nécessaire de démontrer de manière approfondie que les VZE peuvent fonctionner correctement et être entretenus de manière rentable à long terme dans de telles conditions.

¹¹⁴ Ollie Williams, « Our commenters aren't convinced about EVs. This guy owns one », *Cabin Radio*, 5 juillet 2021. <https://cabinradio.ca/67064/news/environment/our-commenters-arent-convinced-about-evs-this-guy-owns-one/>

- Au Yukon, le message central à l'intention du public est axé sur les projets pilotes de démonstration visant à prouver que les VE fonctionnent en hiver. Le gouvernement du Yukon mène actuellement un projet pilote dans le cadre duquel des enregistreurs de données sont installés sur six véhicules électriques pour suivre la consommation d'énergie, l'autonomie, etc. De même, en 2015 et en 2016, l'Arctic Energy Alliance, établie à Yellowknife, a mis à l'essai un véhicule électrique (VE) Chevrolet Volt et a préparé un rapport accessible au public pour résumer le rendement du véhicule.

Accessibilité

- Pour les communautés nordiques, le coût de la vie (par exemple, la nourriture et l'épicerie, le loyer et le logement, le transport, etc.) peut être relativement plus élevé que dans le reste du Canada. Par conséquent, de nombreux résidents du Nord sont plus motivés à investir dans des initiatives qui leur permettent d'économiser de l'argent, en particulier celles qui offrent un rendement du capital investi à court terme, comme les initiatives/remises sur l'efficacité énergétique pour les ampoules électriques et les appareils ménagers. Cependant, cette même réalité du coût de la vie joue contre l'adoption des VE en raison de leur coût initial élevé. Tous les programmes de remise territoriaux ne s'appliquent qu'aux véhicules neufs, et il n'existe pratiquement aucun marché pour les VE d'occasion dans le Nord.
- Pour certaines communautés diverses et plus éloignées du Nord, en raison du manque de temps et de capacité, l'interaction avec les programmes de publicité sur les nouvelles options de mobilité est limitée. Des priorités concurrentes (par exemple, des besoins immédiats tels que la santé, le logement social et l'éducation) limitent la participation aux activités de mobilisation. Il peut être difficile pour les représentants des petites communautés et des communautés éloignées de se déplacer pour assister à des réunions afin de fournir des rétroactions sur les exercices de planification et d'élaboration de programmes. La COVID-19, avec ses exigences en matière d'isolement et ses restrictions sur les voyages, a rendu de tels déplacements presque impossibles.

- La possession d'une voiture est confrontée à des réalités différentes dans certaines collectivités du Nord. Lorsqu'elles sont confrontées à des problèmes d'entretien importants, certaines personnes mettent leurs véhicules à la casse et en achètent de nouveaux plutôt que de les réparer, en raison des coûts élevés de la main-d'œuvre. En réponse à cette réalité, ainsi qu'à l'offre limitée de VE dans le Nord à ce jour, le gouvernement du Yukon a créé un programme de remises qui couvre les frais d'expédition d'un VE d'occasion. Cependant, la participation au programme a été limitée.

Autres options de mobilité

- Dans les centres urbains, où la géographie facilite le passage au transport actif, les options de mobilité électrique autres que les VE suscitent un vif intérêt. Le gouvernement du Yukon offre des remises pour les motoneiges électriques, les vélos à assistance électrique et plus encore. Jusqu'à présent, le gouvernement signale que l'intérêt pour les vélos à assistance électrique a largement dépassé les prévisions, et qu'il est possible de réduire les émissions liées au transport saisonnier en changeant de mode de transport.
- Les motoneiges sont un moyen de transport populaire pour de nombreuses collectivités du Nord en hiver.

Infrastructure

- Pour de nombreuses collectivités du Nord, la détermination des endroits où installer l'infrastructure de recharge se limite aux endroits où il y a des liens adéquats avec le réseau électrique. Les réalités de l'infrastructure électrique sont différentes dans le Nord¹¹⁵, et les endroits éloignés des grandes villes comme Yellowknife et Whitehorse ont une capacité nettement inférieure à celle des villes du sud du Canada.

¹¹⁵ Liny Lamberink, « N.W.T. government investigating network of electric vehicle charging stations », *CBC News*, 17 janvier 2022. <https://www.cbc.ca/news/canada/north/ev-charging-infrastructure-nwt-1.6313828>

Capacité des gouvernements

- Le budget et la capacité des gouvernements du Nord à offrir des programmes d'éducation et de sensibilisation sont limités. Par conséquent, l'accent est mis principalement sur l'installation d'infrastructures de recharge et sur l'octroi de remises à l'achat. Dans le cadre des programmes actuels, certains fonctionnaires se sont appuyés sur les messages de tierces parties pour fournir du matériel éducatif, mais ils souhaitent avoir davantage de messages qui abordent les préoccupations propres au Nord et les avantages régionaux du passage à un VE.
- Jusqu'à présent, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest ne s'est pas engagé à fond dans le domaine des VZE, en partie à cause des défis associés à la COVID-19.
- Pour les petits gouvernements, la bureaucratie actuelle et le régime de production de rapports pour le financement fédéral peuvent exiger beaucoup de travail et dissuader les demandeurs potentiels.
- Le financement fédéral de campagnes de sensibilisation localisées pourrait contribuer à améliorer les résultats dans les petites administrations dont les sources de revenus sont relativement limitées, comme les TNO.

Communautés autochtones du Nord

- Les communautés autochtones sont très conscientes des effets des changements climatiques dans le Nord et participent déjà à des activités de conservation et d'intendance visant à réduire les émissions¹¹⁶. Certaines Premières Nations du Nord particulièrement intéressées par l'énergie propre prennent les devants en matière de propositions de production indépendante d'électricité. Une Première Nation des Territoires du Nord-Ouest a exprimé un vif intérêt pour l'acquisition d'autobus électriques pour son parc de véhicules de transport en commun, mais elle aurait besoin de l'aide du gouvernement fédéral pour y parvenir.

¹¹⁶ Emelie Peacock, « How the NWT provides 'a little candlelight of hope' after COP26 ». *Cabin Radio*, 22 novembre 2021. <https://cabinradio.ca/79635/news/environment/how-the-nwt-provides-a-little-candlelight-of-hope-after-cop26/>

Annexe C. Questions d'entrevue

Tableau 8. Questions standard

Sujet	Question
Perception des VZE	<ul style="list-style-type: none"> • Comment les collectivités que vous desservez perçoivent-elles les changements technologiques qui réduisent les GES? Qu'en est-il des VE en particulier? • Y a-t-il des thèmes précis qui ont tendance à motiver les collectivités avec lesquelles vous collaborez à adopter les VE ou à prendre d'autres mesures individuelles connexes associées à la réduction des GES (p. ex., santé, sécurité, économies de coûts, avantages climatiques)? • D'après votre expérience, quels sont les mythes les plus répandus au sujet des VZE?
Obstacles à l'entrée	<ul style="list-style-type: none"> • Quels sont les principaux obstacles auxquels sont confrontées les communautés diverses et difficiles à atteindre lorsqu'elles tentent d'accéder à l'information sur les VZE? • Qu'est-ce que les communautés avec lesquelles vous travaillez citent généralement comme étant les principaux obstacles qui les empêchent d'adopter les VZE?
Communication	<ul style="list-style-type: none"> • Comment les membres des communautés avec lesquelles vous travaillez décrivent-ils la qualité de l'information qu'ils reçoivent sur les VZE (par exemple, les publicités des services publics, de l'industrie, de la radio, etc.)? • Les membres des communautés que vous mobilisez savent-ils où trouver l'information sur les VZE (p. ex., les mesures incitatives, etc.), avant que vous ne leur fournissiez du soutien? • D'après votre travail, quelles pratiques de mobilisation créent une plus grande confiance dans l'information que les membres des communautés reçoivent sur les VZE? Ces pratiques entraînent-elles une plus ou moins grande confiance dans les institutions communes qui transmettent l'information sur les VZE (p. ex., le gouvernement, les services publics)?
Participation et inclusion	<ul style="list-style-type: none"> • Les communautés que vous mobilisez ont-elles la possibilité de participer de manière significative aux consultations sur les actions de planification qui ont des objectifs environnementaux (p. ex., campagnes d'éducation, les stratégies relatives aux VE ou à la modernisation, l'élaboration de programmes de financement)?

	<ul style="list-style-type: none">• D'après votre expérience, les contributions des communautés sous-représentées sont-elles intégrées de manière significative dans les programmes axés sur le climat?• À votre avis, quels sont les obstacles courants qui empêchent les communautés sous-représentées de participer aux exercices de planification et d'élaboration de programmes, au sens large?
--	---