

Consultation publique sur les enjeux énergétiques du Québec 2013

**Préparons l'avenir
énergétique du Québec!**



MÉMOIRE SUR LES BORNES DE RECHARGES

Présenté par

Gilles Demers

Propriétaire d'un Véhicule 100 % électrique

Délégué et membre de L'AVEQ

17 septembre 2013

Bonsoir Mesdames et Messieurs,

Je suis un résident de Drummondville et l'heureux propriétaire d'un véhicule 100 % électrique, une i-MiEV de Mitsubishi depuis plus de 6 mois. Je suis ici en mon nom et comme délégué régional du Centre du Québec de l'Association des Véhicules Électriques du Québec, L'AVEQ. La mission première de cette association est de favoriser l'amélioration des infrastructures de recharge Québécoise et de promouvoir le tourisme électrique dans notre belle province.

Nous avons 13 recommandations en ce qui a attrait aux bornes de recharges pour véhicules électriques.

- 1- Continuer l'incitatif initial du gouvernement de 8 000\$ par véhicule, à l'achat ou à la location, jusqu'à l'atteinte d'un objectif de 25 000 véhicules électrique sur les routes du Québec au lieu de fixer une date (fin 2015). Ensuite, diminuer les incitatifs graduellement à 4 000\$ et 3 000\$ tel que prévu. Car si les ventes de véhicules électriques ne sont pas atteintes, l'investissement dans les bornes de recharges du Circuit Électrique n'aura pas donné les résultats escomptés. S'assurer que les objectifs sont atteints, avant de terminer le programme d'incitatifs. (le gouvernement du Québec lui-même a fixé à 25 % le taux minimum d'acquisition de véhicules électriques légers pour passagers d'ici 2020). C'est bien beau d'avoir 200 bornes de recharges en opération, mais il faut aussi des véhicules pour les utiliser.
- 2- Créer à même la Régie de l'Énergie une session pour les bornes de recharges du Circuit Électrique, tout comme pour l'électricité au consommateur, le gaz naturel et les produits

pétroliers, dans le but de prévenir tout abus d'Hydro Québec, car présentement, rien ne l'empêche de majorer le prix d'une recharge de façon abusive comme bon lui semble dans 1 an, 5 ans, 10 ans, contrairement à la Régie de l'énergie, qui elle, a comme mission à assurer l'entente entre l'intérêt public et la protection des consommateurs.

- 3- Dans le but de bien desservir les propriétaires et les futurs propriétaires de véhicules électriques et de créer une saine compétition, il faudrait laisser le marché des bornes de recharges publique ouvert à la compétition sans qu'Hydro Québec leurs mette des bâtons dans les roues, car se que l'on voit se dessiner actuellement, est un monopole de bornes de recharges d'Hydro Québec, et qui dit monopole, dit peut être, abus...
- 4- Permettre aux villes d'aller en appel d'offre pour l'installation de bornes de recharges sur leurs territoires. Présentement, les villes sont pratiquement obligé d'acheter les bornes de recharges du Circuit Électrique à 6 000\$ chacune, alors qu'avec d'autres partenaires, elles pourraient en installer quelques unes pour le même prix, donc plus de bornes de recharges, égale plus d'accessibilité aux propriétaires de véhicules électriques.
- 5- Inciter les PME à posséder des voitures électriques en leur offrant des déductions d'impôts par kilomètre plus élevées pour une voiture électrique à vocation d'affaires.
- 6- Avoir un incitatif pour les bornes de recharges pour les commerces, les entreprises, les copropriétés et logements locatifs. Avec un incitatif de 50% des coûts de la borne de recharge et de l'installation.
- 7- S'assurer qu'une politique municipale est en place via l'Union des Municipalités du Québec pour forcer l'installation de prises

240V dans les stationnements des copropriétés et des édifices en construction. La population vieillit, et les propriétaires de maisons vont acheter des condos – s'ils ne peuvent recharger leur véhicules électrique dans leur nouveau condo, on fait face à un sérieux problème.

- 8- Investir massivement dans les infrastructures de recharge 400V (niveau 3) par le Ministère du Transport du Québec, avec une borne de recharge le long des grands axes routiers à chaque 80 kilomètres. À la suite de cet objectif, le déploiement des bornes de recharges 400V dans les grandes villes. Investissement de 2 million \$ pour l'installation de 40 bornes de recharges 400V annuellement jusqu'en 2020 et offrir la recharge à 2.50\$ sur ces bornes de recharges (taux actuel sur le Circuit Électrique). Des bornes de recharges « AeroVironment 50kW ChaDeMo DC Quick Charge » ont été acquises en mars 2013 en achat de groupe aux USA, 48 bornes de recharges au prix de 792 000\$ plus installation. Les prix diminuent, et 2 millions de dollars pourraient signifier pour le Québec 70 bornes de recharges 400 V avec installation par année très rapidement.
- 9- Investir massivement dans les infrastructures de recharge 240V (niveau 2) à 70 ampères par les municipalités et villes, avec un ratio d'une borne de recharge par 5 véhicules électriques selon les données de la SAAQ afin de mieux distribuer les bornes de recharges, et un minimum de 2 bornes 240V par 5000 habitants dans les villes et villages.
- 10- Offrir un incitatif de recharge gratuite d'appoint (moins de 30 minutes) sur les bornes de recharges 240V jusqu'en 2020 ou lorsque un nombre pré-déterminé de voitures électriques sur les routes sera atteint, ainsi qu'un tarif raisonnable au-delà de cette date. Les bornes de recharges de niveau L2 240V doivent être installées dans des lieux où le temps d'arrêt est long: terrain de golf, station de ski, centre communautaire, parc nature, stationnements d'établissements scolaire et médical. Des bornes de recharges domestiques sans réseau 240V 30 ampères NEMA 3R

(intérieur et extérieur) sont déjà disponibles sur le marché pour 600\$, les prix continuent à diminuer.

11-Continuer le partenariat avec les provinces et États américains avoisinants du "Green Highway Initiative" pour permettre de relier les grandes villes avec les véhicules électriques grâce à des bornes de recharges niveau 3, 400V.

12-Comme la recharge se fait déjà en très grande partie à la maison en période de pointe, le soir, souvent à l'heure du souper puisque le propriétaire branche sa voiture en arrivant du travail. Éduquer en favorisant la recharge la nuit, par des tarifs moindres, est avantageux pour Hydro-Québec puisque la nuit la charge sur le réseau est moindre, en production, en transport et en distribution, jusqu'aux transformateurs locaux derrière les maisons. Ainsi toute l'infrastructure pourra accepter la recharge de nuit sans aucun coût supplémentaire.

13-Le plus important: **Revoir le mandat du Circuit Électrique**, et rendre le Ministère des Transport du Québec et d'autres ministères, des "partenaires" du Circuit Électrique. Le gouvernement doit acheter des bornes de recharges de niveau 2 et 3 et les installer.

Je vous remercie de m'avoir écouté et bonne fin de soirée.

Gilles Demers (gilles@aveq.ca)
Délégué régional de l'AVEQ du Centre du Québec
www.aveq.ca