



La révolution électrique est arrivée.

Notre obsession ? La rendre facile.

Mémoire présenté au ministre des Finances du Québec

Consultations prébudgétaires 2023-24

Février 2023

-chargepoint+

Qui sommes-nous ?

Depuis 2007, ChargePoint est au cœur de l'effort mondial d'électrification des transports et souhaite offrir la meilleure expérience de recharge possible aux électromobilistes. Au cours des 15 dernières années, nous avons été en mesure de développer le plus vaste réseau de bornes au monde qui a permis plus de 145 millions de recharges, grâce aux 210 000 points de recharge au Canada, aux États-Unis et en Europe.



Nous rechargeons tous les types de véhicules, ce qui a permis d'économiser près de 2,8 milliards de litres d'essence et de faire parcourir 12,8 milliards de kilomètres aux véhicules que nous avons chargés au fil du temps. Nous sommes fiers d'où nous en sommes aujourd'hui et nous souhaitons poursuivre nos efforts pour demeurer un partenaire de premier plan de la transition électrique des transports à l'échelle mondiale, incluant au Québec.

Préserver le statut de leader du Québec dans le marché des véhicules électriques

Le Québec constitue un marché d'avant-garde au Canada et en Amérique du Nord. Il est important de répondre à la demande que crée ce statut en offrant aux Québécois les infrastructures de recharge de véhicules nécessaires et en favorisant un environnement d'affaires qui permettra un déploiement optimal de ce réseau.

ChargePoint offre déjà aux Québécoises et aux Québécois 237 bornes de recharge publiques dans plusieurs régions grâce à des partenaires tels que le Jour de la Terre, IGA, la ville de Terrebonne, la ville de Mascouche, Annexair, etc. Nous sommes persuadés que nous pouvons encore faire plus.

Le Québec dispose de plusieurs atouts qui en font un marché de choix :

- Une électricité abordable et décarbonée.
- De grandes ambitions de la part du gouvernement quant à l'électrification des transports, définies par le *Plan pour une économie verte 2030*.
- La disponibilité de fonds pour faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge publique.

ChargePoint appuie sans réserve les objectifs adoptés par le gouvernement du Québec dans le cadre du *Plan pour une économie verte 2030* et souhaite être l'un des partenaires de choix du gouvernement pour les atteindre. Ces intentions très ambitieuses nécessiteront un investissement supplémentaire important dans les infrastructures de recharge et ChargePoint entend être présent pour mettre en application les mesures et politiques du gouvernement.

Cependant, afin de se donner le moyen de ses ambitions, ChargePoint croit que le gouvernement devra favoriser un meilleur accès au marché québécois, au bénéfice des électromobilistes.

Assurer un meilleur accès à la recharge : Doubler le financement du Programme de soutien au secteur privé pour le déploiement de bornes de recharge rapides publiques

L'accès à la recharge est encore aujourd'hui le principal frein à l'adoption d'un véhicule électrique. Le constat est simple : plus de bornes seront requises au cours des prochaines années afin de répondre aux ambitions du gouvernement et soutenir la demande des automobilistes. Hydro-Québec n'y arrivera pas seule : l'apport du secteur privé sera important.

3

Le [Programme de soutien au secteur privé pour le déploiement de bornes de recharge rapide publiques](#) est un pas dans la bonne direction. Il procure un incitatif qui contribue à niveler les chances pour les différents joueurs de l'industrie. Par un tel programme, le gouvernement favorise l'investissement et contribue à l'établissement d'un marché équitable contribuant à l'atteinte de ses objectifs. Cette enveloppe de 50 millions de dollars est un bon début qui, espérons-le, guidera la voie vers de nouveaux programmes de ce type. Il nous semble toutefois évident que l'enveloppe de 50 millions de dollars réservée à cette initiative est beaucoup trop mince pour marquer un réel changement.

Ce premier appel au marché devrait résulter en l'installation d'environ 75 sites de recharge, alors que les objectifs du Circuit électrique sont de mettre en service entre 100 et 150 nouveaux sites chaque année. Afin que le secteur privé augmente sa part de marché et qu'il y ait un nombre de bornes de recharge déployées qui représentent les objectifs du gouvernement, il faudra minimalement doubler l'enveloppe de ce genre de programme.

Recommandation principale : Doubler le financement public du Programme de soutien au secteur privé pour le déploiement de bornes de recharge rapide publiques, pour le déploiement d'une plus grande quantité de bornes de recharge.

Rendre l'interopérabilité gratuite entre les différents fournisseurs de recharge

Malheureusement, l'accès aux bornes de recharge des différents réseaux est encore complexe. Des frais d'interopérabilité sont encore chargés, ce qui fait en sorte qu'un utilisateur doit payer des frais supplémentaires s'il recharge sa voiture sur une borne de recharge qui ne fait pas partie du réseau avec lequel il opère habituellement.

ChargePoint croit qu'un accès sans entrave aux bornes de recharge, peu importe le réseau de recharge utilisé, au Québec ou dans le reste de l'Amérique du Nord, est essentiel pour encourager plus de conducteurs à passer à l'électrique. ChargePoint détient actuellement des ententes d'interopérabilité avec plusieurs des principaux réseaux de recharge au Canada, y compris le Circuit électrique et Flo.

Les utilisateurs de ChargePoint et du Circuit électrique doivent toutefois payer des frais supplémentaires en raison du recours à un intermédiaire non nécessaire pour assurer l'interopérabilité des deux réseaux. La norme de l'industrie tend pourtant vers la gratuité de l'interopérabilité, via des relations directes entre les réseaux, sans passer par un intermédiaire. L'évolution de tous les partenariats d'interopérabilité au Canada vers un modèle d'itinérance gratuite profitera aux conducteurs de partout et à l'augmentation de la popularité des véhicules électriques.

Nous souhaitons que notre partenariat d'interopérabilité avec le Circuit électrique évolue vers la gratuité, ce qui s'impose comme la norme dans l'industrie.

Améliorer la structure du tarif BR

À l'heure actuelle, la composante « demande » des tarifs d'électricité commerciaux offerts aux opérateurs de bornes de recharge rapide constitue un obstacle aux investissements du secteur privé. Bien qu'Hydro-Québec ait introduit le tarif BR pour résoudre ce problème, des obstacles à l'investissement demeurent.

4

L'introduction du tarif BR est une bonne initiative, qui n'a pas d'équivalent au Canada, mais elle doit encore être améliorée afin de permettre au secteur d'être plus avantageux pour les entreprises privées et ainsi, en attirer davantage, au profit de la population québécoise et du développement d'une compétition équitable entre les différents joueurs de l'industrie. Parmi les meilleures pratiques desquelles s'inspirer, le Québec peut regarder chez ses voisins que sont le Massachusetts et l'État de New York, qui comptent parmi les meilleures pratiques de l'industrie.

Permettre une installation sans embûches de bornes de recharge dans les immeubles multilogements

L'accès aux infrastructures de recharge dans les immeubles multilogements est assez difficile, alors que pas moins de 65% des Québécois et Québécoises y habitent. Pour faciliter l'accès aux bornes pour ces personnes, il faudrait apporter des modifications aux codes de la construction et du bâtiment, afin de les adapter aux nouvelles réalités. Ainsi, pour les nouveaux projets d'immeubles multilogements, le gouvernement du Québec devrait rendre obligatoire l'installation, dès la construction, de l'infrastructure électrique nécessaire aux bornes de recharge.

Une fois la construction des immeubles terminée, l'installation d'une borne de recharge peut être coûteuse et complexe. Elle peut nécessiter l'approbation d'une assemblée de copropriété ou d'un propriétaire, ce qui peut être difficile à obtenir. Les codes de construction adaptés aux véhicules électriques pour les nouvelles constructions et les rénovations majeures, ainsi que les politiques de droit à la recharge qui modifient les lois sur la copropriété ou la location résidentielle ont fait leurs preuves en améliorant l'accès et le coût de la recharge pour les électromobilistes où ils en ont le plus besoin, c'est-à-dire à leur domicile, où plus de 70 % des recharges ont lieu. Un changement à ce niveau serait donc souhaitable, comme entend le faire la Colombie-Britannique. Le premier ministre David Eby mentionnait dans son discours du trône du 6 février 2023 que de nouvelles lois favoriseront l'accès aux bornes de recharge dans les immeubles de copropriétés¹.

Préparer la main-d'œuvre à de nouveaux besoins

Au cours des prochaines années, des centaines d'emplois seront créés afin de répondre à la demande d'installation de bornes de recharge. Selon le rapport de Dunsky Climat + Énergie², ce ne sont pas moins de 3 500 emplois directs qui seront générés par l'infrastructure de recharge des

¹ <https://www.leg.bc.ca/parliamentary-business/legislation-debates-proceedings/42nd-parliament/4th-session/throne-speech>

² <https://accelererve.ca/nouvelles/reseaux-de-recharge-des-ve-au-canada-accelerer-et-chargepoint-devoient-une-etude-sur-les-perspectives-demploi/>

véhicules électriques au Canada, en plus de toutes les retombées indirectes tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

Il importera donc pour le gouvernement du Québec d'accompagner l'industrie afin de répondre aux besoins en termes d'installation et de main-d'œuvre, notamment par la requalification de travailleurs et la mise sur pied de nouveaux programmes de formation. Cela permettra également aux travailleurs ayant été formés dans des domaines connexes à l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques de se trouver de nouveaux emplois.

Conclusion

Afin que le Québec préserve son statut de précurseur et de leader dans le marché des VÉ en Amérique du Nord, les conditions favorisant une saine concurrence et l'innovation devront être promues, au bénéfice des électromobilistes. Le gouvernement du Québec a déjà fait le constat que l'accès à la recharge devra être grandement amélioré s'il veut atteindre ses objectifs visant la fin de la vente de véhicules à carburants traditionnels en 2035. ChargePoint entend contribuer à l'atteinte de ces objectifs.

Le programme de soutien au secteur privé pour le déploiement de bornes de recharge rapides publiques est un pas important dans la bonne direction. ChargePoint félicite le gouvernement du Québec pour cette initiative et souhaite que son financement soit doublé, au minimum.

D'autres initiatives visant à favoriser la gratuité de l'interopérabilité, la réforme du tarif BR, l'accès à la recharge dans les immeubles ainsi que la préparation de la main-d'œuvre nécessaire à l'installation de bornes de recharge devraient être adoptées par le gouvernement. De plus, le secteur privé bénéficierait d'une plus grande visibilité quant à son rôle.

ChargePoint continue à offrir son expertise et ses innovations au bénéfice des électromobilistes québécois. Le gouvernement du Québec pourra continuer de compter sur notre contribution dans l'atteinte de ses objectifs et dans la consolidation du statut de leader du marché québécois, en Amérique du Nord.

ChargePoint Canada Inc.

