

DE : Monsieur Jonatan Julien
Ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles

Le

TITRE : Projet de règlement modifiant le Règlement sur les tarifs d'utilisation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

La mise en place, en 2012, d'incitatifs à l'achat de véhicules électriques et hybrides rechargeables (jusqu'à 8 000 \$/véhicule) et la cible de 100 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec, en 2020, ont généré une demande accrue pour les infrastructures de recharge, notamment les bornes de recharge rapide.

Pour répondre à la demande croissante des utilisateurs de véhicules électriques, l'Assemblée nationale a adopté, le 15 juin 2018, la Loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques (L.Q. 2018, chapitre 25). L'article 1 de cette loi a entraîné l'ajout de l'article 22.0.2 à la Loi sur Hydro-Québec (RLRQ, chapitre H-5), qui permet au gouvernement de fixer par règlement les tarifs d'utilisation du service public de recharge rapide pour le Circuit électrique d'Hydro-Québec. Ce service public doit demeurer sans impact sur les tarifs de distribution d'électricité, permettre de rentabiliser les infrastructures de recharge, être attrayant par rapport aux tarifs de recharge des juridictions voisines et créer un avantage au regard des carburants fossiles afin de favoriser la transition énergétique.

En août 2018, Hydro-Québec a déposé une demande à la Régie de l'énergie pour le déploiement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques dotés, dans les premières années, de bornes d'une puissance de recharge de 50 kW et financé à même sa base tarifaire. La mise en place sur le territoire québécois de 1 580 bornes publiques, d'ici 2027, y est proposée et la demande s'appuie sur une analyse financière et économique selon laquelle une tarification de 11,50 \$ l'heure (10,00 \$ + 1,50 \$ de taxes), n'engendrerait pas d'impact sur les tarifs de distribution d'électricité.

En juin 2019, le Règlement sur les tarifs d'utilisation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques (RLRQ, chapitre H-5, r. 1) est entré en vigueur. Son seul tarif pour les bornes de 50 kW a été indexé à 10,50 \$ l'heure pour 2021.

2- Raison d'être de l'intervention

Actuellement, le Circuit électrique compte au-delà de 3 000 bornes en service, dont plus de 450 sont à recharge rapide. Par ailleurs, l'essai de bornes de diverses puissances ainsi que les consultations, menées par Hydro-Québec auprès d'utilisateurs de véhicules électriques, révèlent un besoin pour des puissances de recharge autres que 50 kW.

En 2020, pour répondre à la demande et offrir un service à la fine pointe de la technologie, Hydro-Québec a mis en place 122 bornes de 50 kW et 34 bornes de 100 kW. En 2021, la société d'État projette de déployer 30 bornes de 24 kW, 70 de 50 kW et 60 de 100 kW.

Actuellement, six bornes, d'une puissance de 125 à 350 kW, sont déployées sur trois bancs d'essai. Les bornes d'une puissance de 24 kW offriront une recharge rapide compatible avec des activités de plus longue durée, telles que le cinéma et le magasinage dans les centres commerciaux, alors que celles de 100 kW permettront d'accélérer la recharge de transit, notamment en bordure des grands boulevards et des corridors autoroutiers.

L'évolution technologique rapide des véhicules électriques permet déjà une autonomie dépassant 400 km pour plusieurs modèles, mais requiert une capacité de recharge rapide supérieure à 50 kW. Ne pas introduire une tarification spécifique pour les bornes de 100 kW limiterait leur déploiement, freinerait, à moyen terme, la venue de véhicules électriques à grande autonomie et conséquemment, n'appuierait pas la transition énergétique.

3- Objectifs poursuivis

Le projet de règlement proposé modifiant le Règlement sur les tarifs d'utilisation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques (ci-après : projet de règlement) vise à offrir aux électromobilistes des tarifs d'utilisation adaptés à l'évolution technologique de leurs véhicules et des bornes de recharge. Ainsi, cette tarification permettra d'offrir une infrastructure de recharge rapide dotée d'une gamme de puissances, soit : 24 kW, 50 kW, 100 kW et supérieure à 100 kW. Enfin, la tarification du service public doit refléter le plus justement possible la hausse du coût de la vie.

4- Proposition

Le tableau 1 ci-dessous présente les dix tarifs du projet de règlement.

Tableau 1 : Tarifs d'utilisation selon la puissance de recharge livrée

Puissance de recharge de la borne (kW)	Tarif (\$/h)	Remarque
24	6,20	Utilisable par 100 % des véhicules électriques
50	10,50	Niveau de recharge de la batterie égal ou inférieur à 90%
50 – Incitatif à ne pas monopoliser la borne	21,00	Niveau de recharge de la batterie supérieur à 90 %
100 et supérieure à 100		
Palier <50 kW	12,94	Utilisable par plus de 80 % des véhicules électriques
Incitatif à ne pas monopoliser la borne	25,88	Niveau de recharge de la batterie supérieur à 90 % et puissance de recharge inférieure à 50 kW
Palier ≥50 et <60 kW	16,42	Utilisable par près de 20 % des véhicules électriques
Palier ≥60 et <70 kW	19,89	Utilisable par près de 20 % des véhicules électriques
Palier ≥70 et <80 kW	23,37	Utilisable par près de 20 % des véhicules électriques
Palier ≥80 et <90 kW	26,85	Utilisable par près de 20 % des véhicules électriques
Palier ≥90	30,33 ¹	Peu de véhicules électriques compatibles

1 : Tarif d'essai pour ce palier sur les bornes supérieures à 100 kW.

Un seul tarif est proposé pour la borne de 24 kW et une tarification à six paliers est proposée pour les bornes de 100 kW et supérieures à 100 kW afin de tenir compte de la plus ou moins grande puissance de recharge appelée par le véhicule électrique, dépendamment de sa technologie. La tarification permet une hausse constante du tarif pour chaque augmentation de 10 kW de puissance. Afin de parer au fait que la vitesse de recharge diminue beaucoup vers la fin de l'utilisation, un tarif incitatif à ne pas monopoliser la borne est proposé pour les bornes de 50 kW, 100 kW et supérieures à 100 kW. Enfin, pour permettre la facturation pour l'utilisation d'une puissance supérieure à 100 kW sur les bornes d'une puissance supérieure à 100 kW, dont Hydro-Québec fait présentement l'essai, un tarif équivalent à celui du dernier palier de la borne de 100 kW est proposé pour la durée des bancs d'essai.

Par ailleurs, afin de proposer des tarifs reflétant le plus justement la hausse du coût de la vie, la mécanique d'indexation annuelle sera simplifiée par le retrait, à l'article 2, de « l'arrondi au multiple de 0,25 \$ le plus près », étant donné que les tarifs ainsi obtenus diffèrent de la réalité, et ce, au détriment des utilisateurs. Ainsi pour 2020 et 2021, la hausse due à l'indexation avec arrondi a été de 0,25 \$ à chaque année alors que les hausses réelles étaient respectivement de 0,17 \$ et 0,13 \$. Le résultat de l'indexation sera dorénavant arrondi au cent entier le plus près.

5- Autres options

Initialement, trois tarifs étaient prévus pour la borne de 100 kW selon les paliers suivants : de 0 à 49 kW, de 50 à 74 kW et de 75 à 100 kW. Cette approche avantageait les véhicules acceptant une forte puissance au détriment de ceux permettant seulement une petite puissance de recharge, tels que les véhicules moins récents ou plus bas de gamme.

6- Évaluation intégrée des incidences

Analyse d'impact réglementaire

Le projet de règlement ne requiert pas d'analyse d'impact réglementaire puisque la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente (décret numéro 1166-2017) ne couvre pas les dispositions qui fixent des frais, des honoraires ou d'autres droits payables au gouvernement.

Implications sur les jeunes

Pour les générations futures, la solution proposée favorisera l'électrification des transports, qui comporte elle-même des avantages, tels que la réduction des gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique, la réduction de la nuisance sonore ainsi que l'accélération de la transition énergétique.

Implications sur les régions

La solution proposée favorisera l'accélération de l'électrification des transports dans toutes les régions du Québec, notamment dans les milieux urbains à densité élevée où se retrouve une majorité de la population québécoise.

7- Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

Dès le début du processus, Hydro-Québec a participé activement à l'élaboration des nouveaux tarifs essentiels au déploiement de ses infrastructures de recharge.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

Les nouveaux tarifs seront programmés à l'avance dans les bornes de 24 kW, de 50 kW, de 100 kW ainsi que celles supérieures à 100 kW et seront activés dès la mise en vigueur des tarifs prévus au projet de règlement.

L'enjeu principal est de permettre à Hydro-Québec de facturer les bornes de 100 kW selon les six paliers de puissance de recharge livrée aux utilisateurs afin d'offrir la recharge à un juste prix.

La Régie de l'énergie demande à ce qu'Hydro-Québec lui présente une mise à jour de son plan de déploiement après une première période de trois ans, qui s'est terminée le 31 mars 2021 (décision D-2019-127). Initialement, Hydro-Québec avait présenté un plan de déploiement de 1 580 bornes de recharge rapide, d'ici 2027.

9- Implications financières

La solution proposée ne comporte aucune dépense pour le gouvernement. De plus, aucun impact tarifaire n'est anticipé pour la mise en vigueur des nouveaux tarifs d'utilisation du service public de recharge rapide.

Toutefois, le Circuit électrique compte présentement 34 bornes de 100 kW pour lesquelles Hydro-Québec subit des pertes de revenus étant donné qu'il doit facturer ses ventes au tarif de 50 kW. À la mise en vigueur des nouveaux tarifs, Hydro-Québec pourra facturer à juste prix la puissance de recharge livrée.

10- Analyse comparative

Avec les tarifs proposés, le Québec se positionne avantageusement par rapport aux tarifs offerts par les réseaux de recharge des juridictions voisines. Les tarifs en vigueur dans ces juridictions sont les suivants :

Tableau 2 : Comparaison des tarifs de recharge rapide au voisinage du Québec

BRCC¹ kW	Québec \$/minute	Est Ontarien et provinces maritimes \$/minute	Ontario \$/minute	Nord-Est américain \$/minute
50	0,38	0,40 ²	0,48	0,54
70	0,38	0,28 ²	0,34	0,54
90	0,39	0,22 ²	S.O.	0,54

1 : Borne de recharge rapide à courant continu.

2 : Pétro-Canada offre un tarif compétitif depuis janvier 2020 le long de l'autoroute Transcanadienne. Toutefois, il y a peu de stations de recharge et le tarif est sujet à changement à tout moment.

Le ministre de l'Énergie et
des Ressources naturelles,

JONATAN JULIEN