

DE : Monsieur Pierre Fitzgibbon
Ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie

Le 24 janvier 2023

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 (présentement jusqu'à 12 000 \$/véhicule neuf, dont 7 000 \$ du gouvernement du Québec et 5 000 \$ du gouvernement fédéral) et la cible de 1,6 million de véhicules électriques immatriculés au Québec en 2030, 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 attractif par rapport aux tarifs de recharge des juridictions voisines et créer un avantage, par rapport aux carburants fossiles, afin de favoriser la transition énergétique.

Par ailleurs, le contexte des nouvelles exigences du gouvernement du Québec à l'égard du réseau public de bornes de recharge rapide amène Hydro-Québec à revoir la portée et la durée du *Plan de déploiement* déposé à la Régie de l'énergie en août 2018. En effet, le *Plan pour une économie verte 2030*, au travers duquel le gouvernement du Québec souhaite accélérer le rythme d'électrification des véhicules légers et augmenter les infrastructures de recharge requises, cible désormais l'atteinte de 2 500 bornes de recharge rapide à l'horizon 2030. Les ajustements nécessaires au *Plan de déploiement*, qui prévoyait 1 580 bornes de recharge rapide d'ici à 2027, sont en cours d'évaluation. Ce Plan s'appuyait 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 décembre 2021, les nouveaux tarifs prévus au Règlement sur les tarifs d'utilisation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques (RLRQ, chapitre H-5, r. 1) sont entrés en vigueur. Neuf tarifs destinés aux bornes de 24 kW, de 50 kW et de 100 kW, ont été ajoutés à l'unique tarif en vigueur depuis juin 2019 pour les bornes de 50 kW.

2- Raison d'être de l'intervention

Actuellement, le Circuit électrique compte au-delà de 3 700 bornes en service, dont plus de 700 sont à recharge rapide. La stratégie de déploiement des infrastructures de recharge se veut adaptative et progressive afin de suivre la réalité du marché basée sur une évolution rapide de la puissance des bornes et de l'autonomie des batteries. Il est nécessaire d'offrir des bornes plus puissantes adaptées aux nouveaux modèles de véhicules électriques ainsi que d'établir une tarification proportionnelle aux coûts grandissants des nouvelles infrastructures de recharge et de leur exploitation.

L'évolution technologique des véhicules électriques permet une autonomie dépassant 400 km pour plusieurs modèles et certains ont déjà une capacité de recharge rapide supérieure à 100 kW. Ne pas introduire une tarification spécifique aux bornes de plus de 100 kW pourrait limiter le déploiement de modèles permettant une recharge supérieure à 100 kW, freiner à moyen terme la venue de véhicules électriques à grande autonomie et, conséquemment, ralentir la transition énergétique.

En 2022 et 2023, pour répondre à la demande et offrir un service à la fine pointe de la technologie, Hydro-Québec prévoit déployer 386 bornes de diverses puissances telles que présentées au tableau 1. Les bornes d'une puissance de 24 kW offriront une recharge rapide compatible avec des activités de plus longue durée, notamment aller dans les restaurants et les centres d'achats. Des bornes de 50 kW, de 100 kW ainsi que de nouvelles bornes d'une puissance de 120 kW et de 180 kW permettront d'accélérer la recharge de transit, tel qu'en bordure des grands boulevards et des corridors autoroutiers. Trois bornes de 350 kW sont présentement accessibles en banc d'essai et un projet pilote permettra de développer la recharge des véhicules lourds.

Tableau 1 : Nouvelles BRCC¹ planifiées pour 2022 et 2023.

	24 kW	50 kW	100 kW	120 kW	180 kW	TOTAL
2022 et 2023	53	75	160	59	39	386

1 : Borne de recharge à courant continu

3- Objectifs poursuivis

Le projet de règlement modifiant le Règlement sur les tarifs d'utilisation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques vise à offrir aux électromobilistes des tarifs d'utilisation adaptés à l'augmentation de l'autonomie des batteries et à l'évolution rapide de la puissance des bornes ainsi qu'à favoriser la pérennité du réseau de recharge.

Ce projet de règlement conserve les tarifs en vigueur pour les bornes d'une puissance de 24, 50 et 100 kW et permettra d'étendre la tarification jusqu'à une puissance de 350 kW afin d'offrir une infrastructure de recharge rapide dotée d'une gamme de bornes, soit : 24 kW, 50 kW, 100 kW, 120 kW, 180 kW et 350 kW. Cette offre élargie permettra une variété de vitesses de recharge qui répondra davantage aux besoins

changeants des électromobilistes, tout en favorisant la vente de véhicules à grande autonomie ainsi qu'une facturation proportionnelle à la puissance de recharge livrée aux utilisateurs.

4- Proposition

Pour l'utilisation d'une borne de recharge rapide d'une puissance supérieure à 100 kW, la tarification proposée comporte six tarifs pour les puissances utilisées pendant la recharge qui sont inférieures à 100 kW et vingt-cinq tarifs pour les puissances utilisées pendant la recharge qui sont de 100 kW à 350 kW. De plus, un tarif incitatif à ne pas monopoliser la borne afin de parer à la vitesse de recharge qui diminue beaucoup vers la fin ainsi qu'un tarif pour l'utilisation d'une puissance égale ou supérieure à 350 kW sont proposés.

La tarification comporte une hausse progressive du tarif pour chaque augmentation de 10 kW de puissance utilisée afin de prendre en compte les coûts additionnels des bornes de plus de 100 kW, soit les bornes de 120, 180 et 350 kW actuellement envisagés par Hydro-Québec ainsi que de l'électricité livrée. Pour les paliers de puissance inférieurs à 100 kW, les tarifs sont légèrement augmentés par rapport aux tarifs actuellement en vigueur afin d'inciter les véhicules dont la technologie ne permet pas la recharge supérieure à 100 kW à utiliser les bornes de 100 kW et moins. L'extension de la tarification jusqu'à 350 kW permettra une meilleure adéquation avec la puissance appelée par le véhicule électrique selon sa technologie. Ces tarifs pourront être ajustés ultérieurement en fonction des orientations que fournira la stratégie gouvernementale sur la recharge des véhicules électriques en cours d'élaboration par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs. Le tableau 2 présente les 33 tarifs proposés.

Tableau 2 : Tarifs horaire d'utilisation des bornes d'une puissance supérieure à 100 kW.

	Puissance utilisée pendant la recharge	Tarif (\$/heure)
1	Palier <50 kW	15,47
2	Incitatif à ne pas monopoliser la borne ¹	30,94
3	Palier ≥50 et <60 kW	19,15
4	Palier ≥60 et <70 kW	22,82
5	Palier ≥70 et <80 kW	26,50
6	Palier ≥80 et <90 kW	30,18
7	Palier ≥90 et <100 kW	35,65
8	Palier ≥100 et <110 kW	42,45
9	Palier ≥110 et <120 kW	49,22

¹ Niveau de recharge de la batterie supérieur à 90 % et puissance de recharge inférieure à 50 kW.

10	Palier ≥ 120 et < 130 kW	54,20
11	Palier ≥ 130 et < 140 kW	59,18
12	Palier ≥ 140 et < 150 kW	64,16
13	Palier ≥ 150 et < 160 kW	69,14
14	Palier ≥ 160 et < 170 kW	74,13
15	Palier ≥ 170 et < 180 kW	79,11
16	Palier ≥ 180 et < 190 kW	84,09
17	Palier ≥ 190 et < 200 kW	89,07
18	Palier ≥ 200 et < 210 kW	94,05
19	Palier ≥ 210 et < 220 kW	99,03
20	Palier ≥ 220 et < 230 kW	104,01
21	Palier ≥ 230 et < 240 kW	108,99
22	Palier ≥ 240 et < 250 kW	113,97
23	Palier ≥ 250 et < 260 kW	118,95
24	Palier ≥ 260 et < 270 kW	123,93
25	Palier ≥ 270 et < 280 kW	128,92
26	Palier ≥ 280 et < 290 kW	133,90
27	Palier ≥ 290 et < 300 kW	138,88
28	Palier ≥ 300 et < 310 kW	143,86
29	Palier ≥ 310 et < 320 kW	148,84
30	Palier ≥ 320 et < 330 kW	153,82
31	Palier ≥ 330 et < 340 kW	158,80
32	Palier ≥ 340 et < 350 kW	163,78
33	Palier ≥ 350 kW	167,17

5- Autres options

La possibilité d'augmenter les tarifs pour l'utilisation des bornes de 100 kW et moins afin d'améliorer la rentabilité des infrastructures et soutenir la venue d'autres réseaux de recharge rapide dans le marché a été mise de côté pour l'instant, notamment en raison du contexte inflationniste. Il est essentiel de conserver des tarifs de recharge avantageux, notamment pour favoriser l'achat de véhicules électriques au lieu de véhicules conventionnels mus aux carburants fossiles et pour protéger l'accès à la recharge rapide pour les familles à revenu moyen.

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 1668-2022) ne couvre pas les dispositions qui fixent des frais, des honoraires ou d'autres droits payables au gouvernement.

La pauvreté et le revenu des personnes et des familles

Pour les familles à revenu moyen, la solution proposée protégera l'accès aux véhicules électriques d'entrée de gamme ou aux véhicules électriques usagés, tout en appuyant la transition énergétique.

Implications sur les jeunes

Pour les générations futures, la solution proposée favorisera l'électrification des transports et l'économie du Québec par la vente d'électricité, créant ainsi des avantages tels que la réduction des gaz à effet de serre, la réduction de la nuisance sonore, l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique.

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

Hydro-Québec a participé activement à la détermination des nouveaux tarifs essentiels au déploiement de nouvelles infrastructures de recharge rapide. La direction des secteurs résidentiel et transport du ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (anciennement du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles) a aussi été consultée.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

Les nouveaux tarifs seront programmés à l'avance dans les bornes de 100 kW, de 120 kW, de 180 kW, de 350 kW et celles supérieures à 350 kW, s'il y a lieu. Ces tarifs seront activés dès la mise en vigueur du projet de règlement. L'enjeu principal est de permettre à Hydro-Québec de facturer les bornes d'une puissance supérieure à 100 kW selon le palier de puissance de recharge livrée aux utilisateurs afin d'offrir la recharge à un prix reflétant ses coûts.

La Régie de l'énergie demande qu'Hydro-Québec lui présente un suivi annuel du projet d'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques (décision D-2019-127).

9- Implications financières

La solution proposée ne présente aucune dépense pour le gouvernement. De plus, aucun impact tarifaire pour les autres clientèles 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 six bornes de plus de 100 kW pour lesquelles Hydro-Québec subit des pertes de revenu étant donné qu'il doit facturer des ventes dont la puissance est supérieure à 100 kW au tarif de 90 kW. À la mise en vigueur des nouveaux tarifs, Hydro-Québec pourra facturer à un prix reflétant ses coûts la puissance de recharge livrée aux utilisateurs.

10- Analyse comparative

Avec les tarifs proposés, le Québec demeure avantageux pour les puissances inférieures à 100 kW. Quant aux puissances supérieures à 100 kW, le marché est mal défini en raison du faible nombre de bornes et de véhicules pouvant utiliser ces puissances, ce qui rend la comparaison difficile. L'offre actuelle des réseaux des juridictions voisines est partielle et les tarifs peuvent changer à tout moment. Le tableau 3 présente, pour divers scénarios de puissance de recharge, les tarifs au Québec. Une comparaison avec le coût équivalent en essence permet d'apprécier l'économie possible selon la puissance de recharge utilisée. Ainsi, le coût de la recharge varie de 8,1 à 10,3 cents le km, alors qu'il en coûte 14 cents le km pour un véhicule à essence.

Tableau 3 : Comparaison des coûts selon les puissances de recharge utilisées

BRCC	Québec (réseau public)	Québec (réseau privé)¹	Autonomie obtenue en 20 minutes de recharge⁶	Coût d'une recharge de 20 minutes	Coût équivalent en essence⁷
kW	\$/h	\$/h	km	\$	\$
1-100	15,47 à 35,65	13 à 33,9	99,8 ²	8,11	13,97
100-150	42,5 à 64,2		116,5 ³	9,74	16,31
100-250	42,5 à 114	65,2 à 96,5	280,9 ⁴	28,70	39,32
100-350	42,5 à 163,8		321,6 ⁵	33,07	45,03

1 : Tarifs d'avril 2022 du réseau Tesla. Ces tarifs peuvent varier à tout moment.

2 : Véhicule doté d'une puissance de recharge moyenne de 60 kW.

3 : Véhicule doté d'une puissance de recharge moyenne de 70 kW.

4 : Véhicule doté d'une puissance de recharge moyenne de 168 kW.

5 : Véhicule doté d'une puissance de recharge moyenne de 192 kW.

6 : Basée sur une puissance de recharge moyenne entre 10 % et 80 % du niveau de charge de la batterie et une consommation de 20 kWh par 100 km de distance parcourue.

7 : Pour un prix d'essence de 1,75 \$ le litre et une consommation de 8 litres aux 100 km.

Le ministre de l'Économie, de l'Innovation
et de l'Énergie,

PIERRE FITZGIBBON