

**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE LA LUTTE CONTRE
LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES,
DE LA FAUNE ET DES PARCS**

Analyse d'impact réglementaire de la Stratégie québécoise sur la recharge de véhicules électriques

Coordination et rédaction

Cette publication a été réalisée par 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 (MELCCFP), en collaboration avec la direction de l'expertise économique et de l'évaluation de programmes.
Elle a été produite par la Direction des communications du MELCCFP.

Renseignements

Téléphone : 418 521-3830
1 800 561-1616 (sans frais)

Formulaire : www.environnement.gouv.qc.ca/formulaires/renseignements.asp

Internet : www.environnement.gouv.qc.ca

Pour obtenir un exemplaire du document :

Visitez notre site Web : www.environnement.gouv.qc.ca

Dépôt légal – 2023

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN xxx-x-xxx-xxxxx-x (imprimé)

ISBN xxx-x-xxx-xxxxx-x (PDF)

Tous droits réservés pour tous les pays.

© Gouvernement du Québec - 2023

Table des matières

Sommaire	1
1. Définition du problème	3
2. Propositions du projet	6
3. Analyse des options non réglementaires	8
4. Évaluation des impacts	8
4.1 Description des secteurs touchés	8
4.2 Avantages du projet	9
4.2.1 Entreprises	9
4.2.2 Municipalités, gouvernement, environnement et société	9
4.3 Inconvénients du projet	9
4.3.1 Entreprises	9
4.3.2 Municipalités, Gouvernement, Environnement et Société	10
4.4 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	10
4.5 Synthèse des impacts	11
4.6 Consultation des parties prenantes	11
5. Petites et moyennes entreprises (PME)	11
6. Compétitivité des entreprises	11
7. Coopération et harmonisation réglementaire	12
8. Fondements et principes de bonne réglementation	13
9. Mesures d'accompagnement	13
10. Conclusion	14
Personne-ressource	14
Annexes	15

Liste des tableaux

Tableau 1 : Synthèse des économies de la Stratégie pour les entreprises _____	9
Tableau 2 : Synthèse des coûts du projet de règlement pour les entreprises _____	10
Tableau 3 : Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi _____	10
Tableau 4 : Synthèse des coûts et des économies du projet de règlement pour les entreprises _____	11

Liste des abréviations, des acronymes et des sigles

BRCC	Borne de recharge rapide à courant continu
GES	Gaz à effet de serre
kW	kilowatts
MELCCFP	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
PEV	Plan pour une économie verte 2030
PME	Petites et moyennes entreprises
PMO	Plan de mise en œuvre
TWh	Térawattheures
VE	Véhicule(s) électrique(s)
VUS	Véhicule utilitaire sport
VZE	Véhicule zéro émission

Préface

Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente

La Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente, adoptée par décret (décret 1558-2021), s'inscrit dans le cadre des actions du gouvernement visant à réduire le fardeau réglementaire et administratif des entreprises. Cette politique s'applique à l'ensemble des ministères et organismes publics. Ainsi, tous les projets et avant-projets de loi, les projets de règlement, les projets d'orientation, de politique ou de plan d'action qui sont soumis au Conseil exécutif et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur les entreprises doivent faire l'objet d'une analyse d'impact réglementaire. Celle-ci doit être conforme aux exigences de la politique et rendue accessible sur le site Web des ministères ou organismes concernés.

NOTE : La Stratégie québécoise sur la recharge des véhicules électriques comprend trois axes et de nombreuses mesures visant notamment le déploiement de la recharge pour répondre efficacement aux besoins de tous les utilisateurs ; la création d'un environnement d'affaires favorable au déploiement de la recharge pour les entreprises, ainsi que l'assurance d'un développement efficient, coordonné et intégré de la recharge au Québec. La présente analyse d'impact réglementaire analyse seulement les éléments qui devraient engendrer des modifications législatives ou réglementaires. Ce faisant, l'analyse ne brosse pas un portrait complet de la Stratégie québécoise sur la recharge de véhicules électriques.

Sommaire

Définition du problème

Le Québec s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre et à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Pour y parvenir, il mise sur l'électrification de l'économie, notamment du secteur des transports, qui est la principale source d'émissions dans la province. Dans ce contexte, le Plan pour une économie verte 2030 (PEV) et ses plans de mise en œuvre (PMO) prévoient des mesures pour favoriser le déploiement des infrastructures de recharge et l'adoption des véhicules électriques. Parmi ces mesures, on retrouve des cibles d'électrification pour différents types de véhicules, ainsi que l'interdiction de vendre des véhicules légers à essence neufs à partir de 2035.

Le déploiement des infrastructures de recharge pose toutefois plusieurs défis, notamment en matière de gestion de l'énergie, d'accélération du déploiement des infrastructures de recharge, de recharge dans les bâtiments multilogements et de fiabilité et d'accessibilité des bornes. La Stratégie gouvernementale sur la recharge de véhicules électriques et la présente analyse d'impact réglementaire présentent ces défis ainsi que les besoins prévisionnels de bornes de recharge publiques. Elles soulignent également l'importance d'encadrer le déploiement selon des normes qui garantissent la qualité des infrastructures pour les utilisateurs.

Proposition du projet

La Stratégie québécoise sur la recharge de véhicules électriques vise à assurer la disponibilité de la recharge sur tout le territoire québécois et pour l'ensemble des besoins, selon différents horizons temporels, en optimisant l'utilisation des ressources et en assurant la pérennité des investissements. Elle propose une vision, des cibles et des actions concrètes à poser pour satisfaire aux besoins de recharge en lien avec le déploiement des véhicules électriques au Québec à l'horizon 2030. Elle aborde par ailleurs les divers enjeux relativement à ce déploiement et propose des actions concrètes pour y remédier.

Pour ce faire, en plus d'aides financières et autres initiatives visant à soutenir le marché, la Stratégie envisage mettre en place des mesures réglementaires ou législatives pour accélérer le déploiement des infrastructures de recharge par le secteur privé et pour faciliter la recharge dans les bâtiments multilogements. Ces mesures pourraient inclure, par exemple, l'obligation d'installer des bornes de niveau 2 pour certaines entreprises et stationnements publics, l'établissement d'un « droit à la prise » pour les résidents de bâtiments multilogements ou le recours aux systèmes de gestion de la charge et de bornes de recharge connectées. Par ailleurs, le gouvernement du Québec compte participer aux travaux d'élaboration de normes qui sont présentement en cours chez l'organisme de normalisation CSA et qui visent à assurer la fiabilité et l'accessibilité des bornes de recharge publiques, notamment en matière d'affichage, d'éclairage, de sécurité et d'accès, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Elle envisage également la possibilité d'intégrer ces normes, en tout ou en partie, dans une loi qui pourrait contraindre les opérateurs de bornes de recharge publique à les mettre en œuvre et ainsi assurer que les électromobilistes puissent bénéficier d'infrastructures fiables et accessibles.

Impacts

La stratégie engendrera des opportunités d'affaires pour les entreprises œuvrant dans le commerce et l'installation de bornes de recharge, telles que des firmes d'ingénierie, des électriciens, des entreprises de construction et des firmes spécialisées en solutions de recharge ou en gestion intelligente de l'énergie pour des bâtiments multilogements ou commerciaux. En permettant l'implantation accélérée des infrastructures de recharge pour véhicules électriques, la stratégie contribuera également à l'atteinte des objectifs

d'électrification du Québec, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques.

La Stratégie prévoit que des mesures réglementaires ou législatives soient prises, notamment pour encourager une participation accrue du secteur privé dans le déploiement de l'offre de recharge. Ces modifications pourraient engendrer des coûts pour certaines entreprises et propriétaires immobiliers. La nature des mesures réglementaires ou législatives n'étant pas encore définie pour le moment, il n'est pas possible d'en évaluer les coûts ou les bénéfices.

1. Définition du problème

Dans la continuité de ses engagements internationaux, et après des consultations en commission parlementaire, le gouvernement a adopté par décret des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20 % en 2020 et de 37,5 % en 2030¹, par rapport à leur niveau de 1990. Dans le Plan pour une économie verte 2030 (PEV)², le gouvernement du Québec s'est aussi engagé à atteindre la carboneutralité d'ici 2050. Pour y arriver, il mise notamment sur l'électrification de l'économie, dont l'un des piliers est **l'électrification des transports**. Cette volonté est, de plus, inscrite comme une priorité dans la mise à niveau 2026 du Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques du Québec³.

Selon le plus récent inventaire⁴, les émissions de GES produites par les transports au Québec représentent 42,8 % des émissions totales de la province, en 2020, et ont augmenté considérablement depuis 1990 (+16,3 % pour les transports au total, +36,8 % pour la portion du transport routier). Selon une analyse réalisée par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) et le ministère des finances du Québec, 52 % des réductions d'émissions de GES attribuables à l'action du gouvernement seraient issues du secteur des transports. À noter que l'augmentation pour le transport routier était de l'ordre de 60 % en 2019, avant le ralentissement temporaire dû à la pandémie. C'est pourquoi des efforts importants seront consentis à électrifier le parc automobile au cours des prochaines années, à débiter par le resserrement prochain de la norme VZE⁵ et le rehaussement annoncé de la cible d'électrification des transports à 2 millions de véhicules à l'horizon 2030⁶.

Plus spécifiquement, les cibles d'électrification des transports présentes au PEV et ses PMO sont :

- 2 millions de véhicules électriques légers sur les routes en 2030;
- 55 % des autobus urbains électriques en 2030;
- 65 % des autobus scolaires électriques en 2030;
- 40 % des taxis électrifiés en 2030;
- 100 % des automobiles, fourgonnettes, minifourgonnettes et VUS et 25 % des camionnettes du parc gouvernemental électrifiées en 2030;
- Vente de véhicules légers à essence neufs interdite à compter de 2035.

Si les aspirations gouvernementales dans le secteur de l'électrification des transports sont grandes, les défis qu'engendrera la recharge de ces véhicules le sont tout autant. C'est pourquoi le gouvernement du

¹ Gazette officielle du Québec (147^e année, no. 49), *Décret 1018-2015*, 9 décembre 2015, https://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fileadmin/gazette/pdf_encrypte/lois_reglements/2015F/64108.pdf. Voir aussi : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/engagement-quebec.asp>.

² MELCCFP, *Plan pour une économie verte 2030*, novembre 2020, <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/a-propos>.

³ MELCCFP, *Conjuguer nos forces pour un avenir énergétique durable – plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques – mise à niveau 2026*, juin 2022, <https://transitionenergetique.gouv.qc.ca/fileadmin/medias/pdf/plan-directeur/MERN-Mise-niveau-2026-plan-directeur-transition-energetique.pdf>

⁴ MELCCFP, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2020 et leur évolution depuis 1990*, décembre 2022, <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2020/inventaire-ges-1990-2020.pdf>.

⁵ Afin d'assurer une offre adéquate de véhicules électriques sur le marché, en nombre et en variété, le gouvernement du Québec a mis en place la Norme sur les véhicules zéro émission (la norme VZE). En vigueur depuis le 11 janvier 2018, elle incite les constructeurs de véhicules automobiles à vendre des véhicules électriques afin de respecter des exigences réglementaires, qui augmentent à chaque année, sous forme de crédits.

⁶ MELCCFP, *Plan de mise en œuvre 2023-2028 du Plan pour une économie verte 2030*, publication à venir.

Québec doit exercer un leadership rassembleur en matière de recharge et coordonner ce projet de société pour assurer la disponibilité des bornes de recharge publiques.

Selon une modélisation réalisée dans le cadre de l'élaboration de la Stratégie sur la recharge de véhicules électriques (Stratégie), le Québec aura besoin de 110 000 bornes de recharge de niveau 2 et de 6 700 bornes de recharge rapide à courant continu (BRCC) publiques à l'horizon 2030. Ces besoins se traduisent d'ailleurs sous la forme de cibles gouvernementales dans la Stratégie. Bien que celle-ci prévoit de nouvelles aides financières et la reconduction des programmes en vigueur, l'apport de commerçants, de propriétaires de stationnements ou de bâtiments commerciaux sera requis. Parmi les défis à relever qui pourraient nécessiter des modifications réglementaires ou législatives, on retrouve :

- La gestion de l'énergie;
- L'accélération du déploiement des infrastructures de recharge;
- La recharge dans les bâtiments multilogements;
- La fiabilité et l'accessibilité des bornes de recharge.

La gestion de l'énergie

- Pour atteindre la carboneutralité du Québec d'ici 2050, l'électrification massive de plusieurs usages est nécessaire. La modélisation réalisée dans le cadre de la Stratégie conclut que des besoins additionnels en énergie et en puissance de l'ordre de 8,8 TWh seront attribuables exclusivement à l'électrification des transports à l'horizon 2030. C'est pourquoi il est nécessaire de minimiser l'impact de la recharge sur le réseau électrique, incluant en période de pointe. Il importe également que les distributeurs d'énergie connaissent précisément le nombre et le type de bornes de recharge installées afin de bien prévoir la distribution de l'énergie.
- D'un point de vue technologique, le recours à des bornes de recharge connectées⁷ (aussi dites « intelligentes ») est une condition essentielle pour permettre la gestion de l'énergie. Cette technologie devra être encouragée.

L'accélération du déploiement des infrastructures de recharge

Afin de soutenir la transition et s'assurer de bien servir les électromobilistes, les infrastructures de recharge, notamment dans le réseau public, devront être suffisantes en nombre, fiables et accessibles. Le déploiement devra, de plus, être coordonné :

- La Stratégie prévoit la reconduction du *Programme de soutien au secteur privé pour le déploiement de bornes de recharge rapide publiques*. Ce programme permet actuellement de soutenir les opérateurs de BRCC publiques et il sera par ailleurs étendu aux bornes de niveau 2. Cette initiative ne suffira toutefois pas à atteindre les objectifs de déploiement de la recharge. De plus, l'adoption de véhicules électriques sera encore plus grande après 2030 et le déploiement d'infrastructures de recharge devra être réalisé en conséquence;
- L'implantation de bornes, par exemple pour certains commerces ou espaces de stationnements publics, sera essentielle pour permettre l'atteinte des objectifs de déploiement d'infrastructures de recharge.

⁷ Une borne de recharge connectée peut se connecter à Internet, et être programmée et contrôlée à distance grâce à une application mobile ou une interface de programmation. L'utilisateur peut utiliser ces fonctions pour consulter ou modifier certains paramètres à distance, ou encore pour permettre à une entité externe (comme Hilo) d'adapter à distance les horaires de recharge en fonction des conditions du réseau, ou d'autres critères.

La recharge dans les bâtiments multilogements

Certains enjeux sont plus spécifiques aux usagers résidant en multilogements :

- Il y a environ 3,2 millions de citoyens qui vivent dans des bâtiments multilogements et très peu d'entre eux ont actuellement accès à la recharge⁸;
- Pour le parc immobilier existant, la très grande majorité des infrastructures électriques (entrée électrique, panneau électrique, canalisation, câblage, etc.) n'a pas été conçue pour prévoir une charge aussi élevée que celle qui est nécessaire pour faire fonctionner plusieurs bornes de recharge. Les places de stationnement ne sont généralement pas reliées aux infrastructures électriques par le câblage requis;
- La mise à niveau des infrastructures électriques des bâtiments multilogements peut s'avérer coûteuse pour les propriétaires;
- Plusieurs électromobilistes se font actuellement refuser l'installation d'une borne de recharge dans ces bâtiments, parfois même lorsqu'ils proposent de défrayer tous les coûts. Souvent, ils doivent convaincre les propriétaires ou syndicats de copropriété, ce qui est un processus souvent ardu, et qui ne garantit pas de résultats.

La fiabilité et l'accessibilité des bornes de recharge

Dans le contexte où le déploiement des infrastructures de recharge publiques seront implantées et opérées par un nombre croissant d'intervenants, il importe d'en encadrer le déploiement, notamment à l'égard de l'affichage, l'éclairage, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou pour les remorques, de la sécurité des utilisateurs et de la fiabilité des bornes :

- Des normes seront développées par l'organisme de normalisation CSA au cours des prochaines années afin de définir des standards visant à assurer une meilleure accessibilité, entre autres à l'égard du paiement ou de l'accès pour les personnes à mobilité réduite;
- Une première norme portera sur l'accessibilité (signalisation, aménagement des stationnements, sécurité des personnes handicapées), et une deuxième sur la fiabilité de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques. L'organisme produira aussi des lignes directrices sur le déploiement de l'infrastructure.

Dans le contexte où le déploiement de bornes de recharge se fera de plus en plus par le secteur privé, ces normes représenteront une opportunité d'assurer un déploiement optimal des infrastructures de recharge et assurer la fiabilité et l'accessibilité à celles-ci.

⁸ Statistique Canada, *Recensement de la population*, 2021, <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/index-fra.cfm>
(Ref : Somme des appartements exceptés ceux dans les duplex, multipliée par le nombre moyen de personnes par logement).

2. Propositions du projet

Les véhicules électriques ont fait leur apparition au Québec il y a un peu plus d'une décennie. D'abord marginaux, leur adoption est de plus en plus répandue et a atteint près de 172 000 véhicules au 26 janvier 2023. Le gouvernement du Québec a établi des cibles d'électrification claires à l'égard des véhicules, notamment 2 millions de VE sur les routes du Québec en 2030, et il importe également que l'offre de solutions de recharge soit déployée en cohérence avec les besoins des électromobilistes.

C'est pourquoi le gouvernement du Québec propose la Stratégie québécoise sur la recharge de véhicules électriques, qui assurera un déploiement d'infrastructures de recharges accessibles, fiables et performantes et permettra aux entreprises québécoises de mettre à profit leur talent et leurs compétences tout en participant à la création de richesse collective.

La vision soutenant le développement de la Stratégie est la suivante :

En 2030, le Québec possède des infrastructures de recharge parmi les plus fiables en Amérique du Nord. Le réseau de recharge est structuré, facile d'utilisation et répond à l'ensemble des besoins des utilisateurs, contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs d'électrification des transports de façon intégrée et dans une perspective de long terme.

Le gouvernement du Québec se dote ainsi d'une vision ambitieuse et cohérente par rapport à ses cibles d'électrification des transports. La Stratégie propose un plan d'action en trois axes, qui fera l'objet d'une mise à jour en 2026, à la mi-parcours.

AXE 1	AXE 2	AXE 3
Assurer un déploiement de la recharge qui réponde efficacement aux besoins de tous les utilisateurs	Créer un environnement d'affaires favorable au déploiement de la recharge pour les entreprises	Assurer une gouvernance efficiente, coordonnée et intégrée de la recharge au Québec

Les mesures réglementaires ou législatives qui découleront de la Stratégie seront développées ultérieurement. La présente analyse fait donc exclusivement état des éléments qui devraient engendrer des modifications réglementaires ou législatives et ne brosse pas, en ce sens, un portrait complet de la Stratégie.

Tel que présenté dans la section 1, les enjeux pour lesquels il sera nécessaire de légiférer sont à plusieurs niveaux.

La gestion de l'énergie

Dans le contexte énergétique actuel, où les besoins en électricité à l'horizon 2030 s'annoncent élevés en énergie et en puissance, une optimisation de l'utilisation de l'énergie disponible, dans les années à venir, est cruciale :

- L'utilisation de systèmes de gestion de la charge devra être fortement encouragée, principalement dans les bâtiments commerciaux et multilogements. C'est pourquoi le gouvernement pourrait étudier la possibilité d'obliger l'installation de ces systèmes dans ces bâtiments;

Ces technologies favorisent une utilisation plus efficace de l'énergie, permettent de recharger plus de véhicules avec la même capacité électrique et de limiter les appels de puissance. Ils permettent également de limiter les frais associés aux pointes de consommation d'électricité pour les entreprises et bâtiments, dont la tarification varie en fonction de la puissance appelée;

- Le recours aux technologies de gestion de l'énergie implique l'installation de bornes de recharge connectées. Le gouvernement du Québec favorisera l'installation de ces appareils dans le cadre de la Stratégie;
- Enfin, la possibilité de rendre obligatoire la divulgation à Hydro-Québec des bornes de recharge installées dans des bâtiments, résidentiels comme commerciaux, sera étudiée afin de faciliter la gestion de l'énergie et faciliter les reprises après pannes.

L'accélération du déploiement des infrastructures de recharge

Avec des besoins de plus en plus importants, des mesures réglementaires ou législatives seront nécessaires afin d'accélérer l'installation de la recharge par le secteur privé :

- La possibilité d'imposer l'installation de bornes de niveau 2 pour certaines entreprises, dont certaines PME, sera étudiée. Les modalités demeurent à déterminer mais il sera essentiel que davantage d'entreprises puissent offrir de la recharge à leur clientèle pour que le Québec atteigne les objectifs énoncés dans la Stratégie et réponde aux besoins grandissants par la suite;
- Les stationnements publics d'une certaine envergure pourraient devoir offrir l'accès à la recharge pour répondre aux besoins de leur clientèle. Certains employeurs pourraient être également appelés à offrir un accès accru à la recharge.

La recharge dans les bâtiments multilogements

La Stratégie prévoit une nouvelle aide financière pour encourager la mise à niveau des infrastructures électriques pour permettre la mise à niveau des infrastructures électriques dans les bâtiments existants;

Toutefois, cette aide ne couvrira pas l'entièreté des coûts, de sorte qu'il sera encore difficile de convaincre les propriétaires de ces bâtiments ou les syndicats de copropriété de procéder aux travaux requis pour permettre l'installation de bornes de recharge accessibles pour tous les occupants;

C'est pourquoi il importera d'étudier diverses options qui pourraient avoir pour effet de contraindre les propriétaires de bâtiments multilogements à accepter les demandes d'installation de bornes de recharge pour les résidents;

Ce type de réglementation est communément désigné comme l'établissement d'un « droit à la prise ».

La fiabilité et l'accessibilité des bornes de recharge

Enfin, pour les enjeux de fiabilité et d'accessibilité, notamment l'affichage, l'éclairage, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ou pour les remorques, de la sécurité des utilisateurs et de la fiabilité des bornes :

- Considérant le lien intrinsèque des travaux réalisés par CSA avec les objectifs du Québec à l'égard du déploiement des bornes de recharge, le gouvernement du Québec compte participer aux travaux menant à l'élaboration de ces normes;
- Puisqu'on se dirige vers une place importante du privé dans le déploiement et l'exploitation des infrastructures de recharge publiques, pour assurer la cohérence du déploiement et son uniformité,

et surtout pour assurer la fiabilité du réseau, une loi devra permettre d'intégrer ces normes, en tout ou en partie, selon les besoins du Québec.

Lorsque les mesures réglementaires ou législatives découlant de la Stratégie seront élaborées, elles feront elles-mêmes l'objet d'analyses d'impact réglementaires ciblées et plus détaillées.

3. Analyse des options non réglementaires

La Stratégie comprendra plusieurs mesures non réglementaires. Celles-ci sont prévues pour soutenir l'accélération du déploiement de la recharge, notamment dans les édifices multilogements, et de s'assurer que les électromobilistes québécois puissent compter sur des infrastructures de recharge accessibles, fiables et performantes.

À cet effet, certaines mesures consistent en :

- Des aides financières pour, notamment pour :
 - accélérer le déploiement de bornes rapides et de niveau 2 publiques;
 - soutenir la mise à niveau des infrastructures électriques des bâtiments multilogements;
 - des besoins sectoriels, comme le tourisme;
- Le soutien à l'innovation technologique des bornes de recharge, par exemple à l'égard de la cybersécurité;
- Études;
- Projets pilotes;
- Activités de sensibilisation et de formation.

D'autres mesures non réglementaires visant l'accélération de la recharge font également partie de la Stratégie. Celles-ci visent par exemple l'amélioration de l'accès aux aides financières du pallier fédéral, l'attraction et la qualification de la main d'œuvre, l'amélioration des délais de raccordement, l'exemplarité de l'état, le soutien aux municipalités ou l'exemplarité de l'État.

Les options non réglementaires ont donc été envisagées et seront utilisées. Mais celles-ci ne seront pas suffisantes pour permettre de développer l'ensemble des infrastructures de recharge nécessaires pour soutenir efficacement l'électrification du parc de véhicules routiers. Certains éléments, dont ceux présentés à la section 2, nécessiteront un encadrement plus formel.

4. Évaluation des impacts

4.1 Description des secteurs touchés

Stations-services

En 2020, on recensait 2 821 stations-service au Québec. La quasi-totalité de ces entreprises compte moins de 100 employés. Seulement quatre établissements se classaient dans la catégorie « 100 à 499 employés »⁹. Les principaux modèles commerciaux des stations-service sont les suivants : 81 % sont jumelées à un dépanneur, 30 % ont un service de restauration à proximité et 20 % offrent une option de lave-auto¹⁰. En 2019, seulement 1,35 % des stations-service offraient l'accès à des bornes de recharge.

⁹ Régie de l'énergie du Québec, *Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel – Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2019, 2020*, http://www.regie-energie.qc.ca/documents/autres/RecensementEssenceries2019-27_novembre2020.pdf.

¹⁰ *Ibid.*

L'implantation de bornes de recharge dans les stations-service s'accélère toutefois afin de s'adapter à l'électrification des transports et de répondre aux besoins des consommateurs. Par ailleurs, les différentes bannières sont exploitées par des grossistes-marchands ou sont indépendantes.

Fabricants, commerçants et installateurs de bornes de recharge

Actuellement, plusieurs PME québécoises comme Elmec, Bectrol, Astria Technologies et AddÉnergie produisent des bornes de recharge ou des composantes de bornes de recharge pour des véhicules électriques. Des bornes de recharge sont également distribuées au Québec par des entreprises spécialisées dans la recharge comme Bornes Québec, Indigo Charge ou Roulez électrique ou des commerces de grande surface tels que Home Dépôt et Canadian Tire. Des concessionnaires automobiles, ainsi que des électriciens-installateurs en distribuent également.

4.2 Avantages du projet

4.2.1 Entreprises

La stratégie accélérera le déploiement des infrastructures de recharge et constituera, en ce sens, un avantage pour certaines entreprises. Indirectement, elle engendrera des opportunités d'affaires pour les entreprises œuvrant dans la fabrication, le commerce et l'installation de bornes de recharge, telles que des firmes d'ingénierie, des électriciens, des entreprises de construction et des firmes spécialisées en solutions de recharge ou en gestion intelligente de l'énergie pour bâtiments multilogements ou commerciaux.

Tableau 1 : Synthèse des économies de la Stratégie pour les entreprises

Économie	Description	Variation
Économies pour les entreprises	-	0 \$

4.2.2 Municipalités, gouvernement, environnement et société

On estime que pour répondre aux besoins, il faudrait ajouter environ 10 bornes de recharge rapide de niveau 3 et environ 40 bornes de recharge de niveau 2 pour chaque tranche de 1 000 VE supplémentaires^{11 12}. La Stratégie permettra l'ajout des bornes requises pour accompagner les intentions du gouvernement en matière d'électrification des transports. Ainsi, elle favorise la réduction des émissions de gaz à effets de serres (GES), de polluants atmosphériques, et de pollution sonore.

4.3 Inconvénients du projet

4.3.1 Entreprises

La Stratégie prévoit des mesures réglementaires pour encourager une participation accrue du secteur privé au déploiement de l'offre de recharge. Ces modifications pourraient engendrer des coûts pour certaines entreprises et propriétaires immobiliers. La nature des mesures réglementaires ou législatives n'étant pas encore définie pour le moment, il n'est pas possible d'en évaluer l'impact pour les entreprises. Ainsi, les

¹¹ HEC Montréal, *Déploiement des bornes de recharge rapide au Québec – État des lieux et enjeux*, 2021, https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2021/02/HEC-RAPPORT_BornesRapidesQc_web.pdf

¹² US Department of Energy. *National Plug-In Electric Vehicle Infrastructure Analysis*, 2017 https://www.energy.gov/sites/default/files/2017/09/f36/NationalPlugInElectricVehicleInfrastructureAnalysis_Sept2017.pdf

pouvoirs et les responsabilités des différents acteurs-clés — gouvernement du Québec, distributeurs, municipalités, sociétés d'État et secteur privé — seront mieux encadrés.

Tableau 2 : Synthèse des coûts du projet de règlement pour les entreprises

Élément	Description	Variation
Coûts pour les entreprises	-	0 \$

4.3.2 Municipalités, Gouvernement, Environnement et Société

Les mesures de la Stratégie dont devraient découler des modifications législatives ou réglementaires n'engendreront pas d'inconvénients pour les municipalités, le gouvernement, l'environnement et la société.

4.4 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

Les mesures réglementaires ou législatives qui seront proposées dans le cadre de la Stratégie accroîtront les besoins en main d'œuvre, notamment pour les corps d'emplois suivants : ingénieurs électriques, technologues, techniciens en génie électronique, monteurs de lignes électriques et de câbles, installateurs de matériel de télécommunication, opérateurs de réseaux électriques, ingénieurs civils, spécialistes de développement d'applications informatiques, de solutions de gestion de la charge et de l'énergie, montage de lignes électriques et de câbles, techniciens en génie électronique, opérateurs de réseaux électriques. La nature des mesures réglementaires n'étant pas encore définie pour le moment, il n'est pas possible d'en évaluer les impacts sur l'emploi.

Tableau 3 : Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

Nombre d'emplois touchés		☐
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteurs(s) touchés)		
500 et plus		
100 à 499		
1 à 99		
Aucun impact		
0		☐
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))		
1 à 99		
100 à 499		
500 et plus		

4.5 Synthèse des impacts

La stratégie accélèrera le déploiement des infrastructures de recharge et constituera, en ce sens, un avantage pour certaines entreprises. Indirectement, elle engendrera des opportunités d'affaires pour les entreprises œuvrant dans la fabrication, le commerce et l'installation de bornes de recharge, telles que des firmes d'ingénierie, des électriciens, des entreprises de construction et des firmes spécialisées en solutions de recharge ou en gestion intelligente de l'énergie pour bâtiments multilogements ou commerciaux. La stratégie favorisera la réduction des émissions de gaz à effets de serres (GES), de polluants atmosphériques, et de pollution sonore.

La Stratégie prévoit des mesures réglementaires ou législatives pour encourager une participation accrue du secteur privé au déploiement de l'offre de recharge. Ces modifications pourraient engendrer des coûts pour certaines entreprises et propriétaires immobiliers.

La nature des mesures réglementaires ou législatives n'étant pas encore définie pour le moment, il n'est pas possible d'en évaluer les coûts ou les bénéfices.

Tableau 4 : Synthèse des coûts et des économies du projet de règlement pour les entreprises

Impact	Variation
Économies pour les entreprises	0 \$
Coûts pour les entreprises	0 \$

4.6 Consultation des parties prenantes

Comme le prévoit la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente, tout commentaire portant spécifiquement sur les hypothèses de coûts et d'économies relatifs à la Stratégie peuvent être acheminés à l'adresse courriel : ecn@environnement.gouv.qc.ca.

5. Petites et moyennes entreprises (PME)

La nature des mesures réglementaires ou législatives n'étant pas encore définie pour le moment, il n'est pas possible d'en évaluer les impacts pour les PME.

6. Compétitivité des entreprises

La nature des mesures réglementaires ou législatives n'étant pas encore définie pour le moment, il n'est pas possible d'en évaluer l'impact sur la compétitivité des entreprises.

Peu de juridictions voisines ont, pour l'instant, réglementé les aspects étudiés dans cette analyse. Le Québec agit comme leader, et souhaite paver la voie vers un réseau structuré, facile d'utilisation et qui répond à l'ensemble des besoins des utilisateurs, contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs d'électrification des transports de façon intégrée et dans une perspective de long terme.

Au niveau municipal, la Ville de Vancouver a mis en place des exigences d'espaces dédiés à la recharge sur les terrains privés :

- Par des modifications apportées à son processus d'octroi de licence commerciale, la Ville de Vancouver encourage l'installation des bornes aux stations-services et dans les stationnements privés.
- Dès 2025, les frais d'une licence augmenteront de 200 \$ à 10 000 \$ par an pour les sites commerciaux qui n'auront pas installé le nombre requis de bornes de recharge, soit une BRCC pour les stations-services et quatre bornes de niveau 2 pour les stationnements privés de 60 places et plus.

7. Coopération et harmonisation réglementaire

Lorsque l'organisme de normalisation CSA publiera des normes visant à assurer une meilleure accessibilité et fiabilité des infrastructures de recharge (voir section 1) - travaux auxquels le gouvernement du Québec entend participer - le Québec pourrait les intégrer, en tout ou en partie, dans ses propres lois et règlements.

Le Québec, parmi les leaders en Amérique du Nord à l'égard de la recharge, pourrait s'inspirer de la Ville de Vancouver présenté à la section 6, ou encore à l'international, notamment :

Pour les enjeux liés aux multilogements (droit à la prise et gestion de l'énergie) :

- Singapour : Exigences pour bâtiments neufs et rénovés
 - En janvier 2023, le ministère du Transport de Singapour a adopté une Loi sur la recharge des véhicules électriques, le *Electric Vehicles Charging Act 2022*¹³;
 - Cette loi exige que des bornes de recharge pour véhicules électriques soient rendues disponibles dans les bâtiments neufs de même que dans ceux assujettis à des rénovations majeures.

Pour le déploiement, la fiabilité et l'accessibilité :

- Singapour : Régime de licences proposé
 - Le *Electric Vehicles Charging Act 2022*¹⁴ de Singapour prévoit conférer au gouvernement de Singapour le pouvoir de réglementer les bornes de recharge et d'imposer un régime de licences aux exploitants de réseaux de recharge de véhicules électriques. Ceux-ci seraient dans l'obligation de respecter des règles et des normes de fiabilité et de qualité.
- Royaume-Uni : Exigences de bornes connectées
 - Le *Automated and Electric Vehicles Act 2018*¹⁵ donne au Royaume-Uni les pouvoirs d'adopter des règlements en matière de recharge publique et privée, avec notamment des dispositions concernant le mode de paiement, la performance, l'entretien et la disponibilité des bornes publiques ainsi que la coopération entre opérateurs;

¹³ Gouvernement de Singapour, *Electric Vehicles Charging Act 2022*, <https://sso.agc.gov.sg/Bills-Supp/36-2022/Published/20221109?DocDate=20221109>

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ UK Department for Transport, *An Act to make provision about automated vehicles and electric vehicles*, juillet 2018, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/contents/enacted>

- En juillet 2022 par exemple, le Royaume-Uni a adopté le règlement Smart Charge Points qui exige que toutes les bornes de recharge vendues pour la recharge à domicile et au travail aient une connectivité à Internet.
- Allemagne :
 - Avant de lancer son appel d'offres pour l'implantation de 1 000 bornes rapides publiques (de plus de 150 kW), l'Allemagne a adopté le Rapid Charging Act¹⁶;
 - L'objectif de cette loi est de garantir une infrastructure nationale de recharge rapide, incluant les lieux non rentables ou moins desservis, en mettant en place un processus d'appel d'offres pour des bornes de recharge rapide. La loi permet au gouvernement de définir les standards de qualité des bornes publiques.

L'Allemagne a adopté par la suite son deuxième plan directeur en infrastructure de recharge qui découle de cette loi¹⁷.

8. Fondements et principes de bonne réglementation

Les règles spécifiques pour les réglementations à venir seront élaborées en prenant en compte les répercussions des activités des entreprises sur l'environnement et la santé de la population et en s'inspirant des principes suivants :

1. Elles répondront à un besoin clairement défini (voir sections 1 et 2);
2. Elles seront fondées sur une évaluation des coûts et des avantages qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementales, sociales et économiques du développement durable (section 4);
3. Elles seront élaborées et mises en œuvre de manière transparente (voir section 4.7);
4. Elles seront conçues de manière à restreindre le moins possible le commerce et pour réduire au minimum les répercussions sur une économie de marché équitable, concurrentielle et innovatrice (voir sections 6 et 7).

Des analyses d'impacts réglementaires plus précises seront donc élaborées pour des projets spécifiques.

9. Mesures d'accompagnement

Sans objet, puisque la nature des mesures réglementaires ou législatives n'est pas encore définie pour le moment.

¹⁶ German Bundestag, *Law for the Provision of Comprehensive Fast Charging Infrastructure for Pure Battery Electric Vehicles*, mai 2021, <https://www.gesetze-im-internet.de/schnelllg/index.html>

¹⁷ German Federal Government, *Federal Government's Master Plan for Charging Infrastructure*, octobre 2022, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf?__blob=publicationFile

10. Conclusion

Pour donner suite à ses engagements de réduction de gaz à effets de serre (-37,5 % par rapport à leur niveau de 1990), le gouvernement du Québec mise sur l'électrification de son économie, et particulièrement sur l'électrification des transports. À ce titre, le Plan pour une économie verte 2030 du Québec, et ses plans annuels de mise en œuvre, présentent des objectifs d'électrification des parcs de véhicules légers et lourds, pour le gouvernement.

Pour donner suite à ces objectifs d'électrification des transports, il est anticipé que le Québec devra se doter de 110 000 bornes publiques de recharge de niveau 2, ainsi que 6 700 bornes publiques de recharge rapide, d'ici 2030. Afin d'assurer le déploiement harmonieux des bornes de recharge, le Québec met en place une Stratégie de la recharge, qui comprendra notamment des dispositions juridiques, afin d'optimiser :

- La gestion de l'énergie ;
- L'accélération du déploiement des infrastructures de recharge ;
- La recharge dans les bâtiments multilogements ;
- La fiabilité et l'accessibilité des bornes de recharge.

La nature des mesures réglementaires ou législatives n'étant pas encore définie pour le moment, il n'est pas possible d'en évaluer les coûts ou les bénéfices pour l'instant.

Toutefois, il est d'emblée prévu que cette Stratégie accélérera le déploiement des infrastructures de recharge et constituera, en ce sens, un avantage pour certaines entreprises. Elle engendrera des opportunités d'affaires pour les entreprises œuvrant dans, le commerce et l'installation de bornes de recharge, telles que des firmes d'ingénierie, des électriciens, des entreprises de construction et des firmes spécialisées en solutions de recharge ou en gestion intelligente de l'énergie pour bâtiments multilogements et commerciaux. La Stratégie favorisera aussi la réduction des émissions de gaz à effets de serres (GES) et de polluants atmosphériques.

La Stratégie prévoit des mesures réglementaires ou législatives pour encourager une participation accrue du secteur privé au déploiement de l'offre de recharge. Ces modifications pourraient engendrer des coûts pour certaines entreprises et propriétaires immobiliers.

Des analyses d'impacts réglementaires spécifiques seront effectuées à mesure que ces cadres juridiques seront soumis à l'approbation gouvernementale.

Personne-ressource

Direction des communications

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
675, boulevard René-Lévesque Est Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : 418 521-3823

Annexes

LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Le responsable de l'élaboration de l'AIR transmet celle-ci au représentant de la conformité des AIR qui doit cocher toutes les cases de la grille, ci-après, portant sur les éléments de vérification de la conformité de l'analyse d'impact réglementaire.

Réalisée tôt en amont, cette vérification de conformité facilite le cheminement du dossier au Conseil des ministres conformément aux exigences¹ de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente.

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	☒	☐
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	☒	☐
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	☒	☐
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État ?	☒	☐
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	☒	☐
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires ?	☒	☐
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	☒	☐
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ¹⁸ directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	☒	☐
	Si l'exigence du « un pour un » s'applique, est-ce que le coût associé aux formalités administratives abolies compense complètement le coût associé à la formalité administrative nouvellement créée?	☒	☐
	Si la compensation du coût associé aux formalités administratives abolies est insuffisante, y'a-t-il une compensation additionnelle proposée, notamment l'économie provenant des autres formalités administratives, réduction de fréquences, prestations électroniques, exemptions partielles d'une certaine catégorie d'entreprises ?	☒	☐

18. S'il n'y a aucun coût ni d'économie, l'estimation est considérée 0\$.

	Si une formalité a fait l'objet d'une demande d'exemption à l'exigence du « un pour un », est-ce que le MO a reçu un avis du Bureau de la gouvernance et de la coopération réglementaires du ministère de l'Économie et de l'Innovation à l'effet que l'exemption est conforme à l'une ou l'autre des situations prévues à l'article 10 de la Politique?	☒	☐
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	☒	☐
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	☒	☐
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	☒	☐
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	☒	☐
6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	☒	☐
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	☒	☐
	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☒ (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	☒	☐
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	☒	☐
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	☒	☐
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	☒	☐
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	☒	☐
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	☒	☐
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non

	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	☒	☐
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	☒	☐



**Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs**

Québec

