

Le projet de loi sur les bornes rapides est bon pour les électromobilistes

16/5/2018

Commentaires

Commission de l'agriculture, des pêcheries,
de l'énergie et des ressources naturelles

Déposé le : 5 juin 2018

No : CAPERN-155

Secrétaire : [Signature]



Simon-Pierre Rioux, président de l'AVÉQ

Éditorial du président de l'AVÉQ, M. Simon-Pierre Rioux

Hier, le ministre Pierre Moreau a présenté un projet de loi pour un réseau public de bornes rapides qui sera étudié par les différents partis politiques en chambre et sera soumis à un vote le 15 juin. Voici les détails nécessaires pour mieux comprendre l'impact qu'il aura sur la recharge rapide au Québec.

L'AVÉQ demande depuis le dépôt de son premier mémoire sur le financement des véhicules électriques en 2013 que le Ministère des transports du Québec s'implique financièrement dans le déploiement de réseaux de bornes rapides afin d'assurer les électromobilistes d'une sécurité énergétique lors de leurs déplacements. Cela permettrait aussi de rassurer les consommateurs intéressés à l'achat d'un VÉ que le réseau leur permettrait de se déplacer à travers la province sans tracas. Nous recommandions à ce moment que les BRCC soient considérées comme des infrastructures routières, pour éviter le besoin d'une rentabilité sur ces équipements.

Depuis plusieurs années, nous remarquons que le modèle d'affaires du Circuit Électrique, qui nécessite qu'un partenaire paie la moitié des coûts reliés à l'achat et l'installation de bornes rapides, s'essouffait rapidement, et qu'il devenait ardu de trouver des groupes prêts à investir des sommes importantes pour l'installation de BRCC. Que ce soit la timidité de ChargePoint, réseau de recharge américain qui désire depuis longtemps s'impliquer au Québec, ou les tracas de AZRA dont les rêves de financer un réseau solide sur nos routes

se sont envolés, il était évident que le financement de ces infrastructures devait venir du gouvernement.

Le réflexe de la plupart des gens fut de demander à piger directement du Fonds Vert pour financer le tout, mais cela impliquait deux choses: une diminution des deniers disponibles pour les subventions aux véhicules verts, et l'équité envers les différents réseaux qui auraient voulu participer aux efforts. En effet, de l'argent public aurait signifié qu'on aurait dû offrir la possibilité à ChargePoint, Circuit Électrique, FLO ou même EVGo de partager le financement disponible.

Pourquoi prendre l'argent de nos impôts pour le réinvestir dans ce réseau public alors qu'on pouvait simplement prendre les bénéfices d'Hydro-Québec pour les réinvestir dans leur réseau Circuit Électrique? L'argent reste dans le même système d'engrenages, et permet au département de recharge chez notre fournisseur d'hydro-électricité de profiter de la vente d'électricité aux électromobilistes pour réinvestir l'argent perçu sur le financement d'un réseau de recharge rapide. Cela évitera la grogne dans la population, puisqu'on pige directement dans les poches des électromobilistes pour subventionner le réseau rapide, donc chez ceux qui en profiteront. Une très bonne idée.

On peut donc calculer grosso-modo que les 300\$ annuels que les 25,000 véhicules électriques consomment au Québec vont engranger des recettes de 7,5M\$; cet argent permettrait l'achat et l'installation d'environ 125 BRCC (à un coût moyen unitaire de 60K\$). Lorsque le parc électromobile atteindra 75,000 véhicules, on parle de recettes de 22,5M\$ pour 375 BRCC installées dans l'année. Bien entendu, le projet de loi discute des technologies disponibles à 50 kW, et ne prend pas en considération qu'avec l'évolution des standards de recharge, les bornes à 100 kW ou celles à 350 kW coûteront plus chères, et que ce 22,5M\$ permettrait probablement d'installer environ 200 BRCC cette année là. Le temps nous le dira.

En début d'année, l'AVÉQ vous a demandé de signer une pétition pour 2,000 BRCC d'ici 2020. Ces chiffres nous laissait une marge de manoeuvre pour les négociations. Il était impensable qu'on puisse installer autant de bornes aussi rapidement, mais il fallait tout de même presser les autorités à agir. L'objectif réel était de "près de 2,000 BRCC" d'ici 2025 - et le projet de loi actuel offre 1600 bornes rapides "d'ici 10 ans" pour un total de 1750 BRCC avec celles déjà existantes. Ce dernier échéancier est très important. Nulle part est-il indiqué "2028"; l'objectif est sur 10 ans, mais suivra le nombre de VÉ sur les routes. Nos discussions avec le gouvernement et Hydro-Québec sur ce point sont claires: *Si les ventes VÉ augmentent massivement, on peut s'attendre à ce que ce nombre de 1600 BRCC soit dépassé, et qu'elles soient installées plus rapidement.* Nous sommes confiants que le projet de loi sera accepté à l'Assemblée Nationale, et qu'on verra apparaître les premières BRCC nées de ce financement dans la 2e moitié de l'année. À noter, un appel d'offre fut lancé par Hydro-Québec pour un nouveau fournisseur de bornes rapides, et nous devrions en connaître le/les gagnants sous peu. Lors des deux derniers appels d'offre, seul

l'équipementier AddÉnergie de Québec avait été retenu.

Un autre point important pour nos membres: une feuille de route du déploiement des bornes rapides dans les prochaines années. Nous nous sommes assurés que le Circuit Électrique nous présenterait un roadmap clair et concis sur le nombre de bornes rapides, leur emplacement, et les échéanciers d'installation afin de compléter certains corridors électriques, et d'en bonifier d'autres. Il sera aussi possible de doubler certains sites privés possédant déjà une borne rapide grâce à ce nouveau modèle d'affaires. Par exemple, un emplacement de recharge populaire appartenant à une rôtisserie St-Hubert pourrait se voir doté d'une deuxième borne rapide sans frais pour la concession.

Cette solution de financement pour un réseau public de bornes rapides nous apparaît sain, et il est appelé à évoluer avec le temps. La tarification horaire de ces bornes est appelé à être fixé par le gouvernement, probablement par la Régie de l'Énergie tel que nous l'avions déjà recommandé. Cela permettra d'éviter les dérives des administrateurs du réseau, et le mécontentement parmi nos membres comme nous l'avions déjà connu lorsque le Circuit Électrique avait décidé de hausser sa tarification de manière agressive sans consultation.

Ce projet de loi est un excellent point de départ, et nous travaillerons de pair avec le gouvernement et le Circuit Électrique afin de s'assurer qu'il répondra aux besoins de nos membres et à l'évolution des technologies.

Contributeur: Simon-Pierre Rioux