

Montréal, le 17 avril 2025

À l'attention de Madame Caroline Hardy
Secrétaire générale et directrice des affaires institutionnelles
Régie du bâtiment du Québec
800, place D'Youville, 16e étage
Québec (Québec) G1R 5S3

projet.reglement.commentaires@rbq.gouv.qc.ca

Sujet : Commentaires d'Équiterre sur le Projet de règlement modifiant le chapitre V, Électricité, du Code de construction du Québec et le chapitre II, Électricité, du Code de sécurité.

Madame Hardy,

Équiterre applaudit la volonté du gouvernement de favoriser l'électrification des véhicules avec ce projet de règlement portant sur les exigences en matière d'appareillage de recharge de véhicules électriques (ARVÉ) dans les nouveaux immeubles d'habitation de plus de 4 logements. Nous souhaitons toutefois proposer un ajustement à ces exigences afin de mieux les aligner avec les bonnes pratiques étrangères, qui demandent l'installation d'un certain pourcentage de bornes de recharge de niveau 2 dès la construction du bâtiment.

1. Pertinence des exigences en matière d'ARVÉ

Le projet de règlement impose que pour les immeubles d'habitation de plus de 4 logements, 100 % des places de stationnement soient équipées de l'infrastructure élémentaire dédiée à l'alimentation d'appareillage de recharge de véhicules électriques de niveau 2 (selon la définition donnée dans le projet de règlement, à savoir les conduits et/ou câblage, appareillage électrique et espace suffisant pour accueillir une borne de recharge).

Dans sa dernière analyse de l'évolution du marché des véhicules électriques légers¹, le gouvernement du Québec prévoit qu'en 2030, plus de 30 % des

¹ Gouvernement du Québec (2023). Analyse d'impact réglementaire du resserrement de la norme véhicules zéro émission. <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/vze/index.htm>

Équiterre^o

véhicules légers en circulation seront électriques. Au 31 décembre 2024, la part des véhicules électriques dans les véhicules légers immatriculés au Québec représentait déjà 5,4 % (basé sur le nombre total d'immatriculations de véhicules légers en 2022²). Il est impératif d'accompagner cette transition en exigeant dès aujourd'hui un nombre minimal de bornes en fonction dans les nouveaux bâtiments résidentiels, tout en cherchant le meilleur compromis possible entre disponibilité immédiate et projections futures. Sans exiger le déploiement immédiat d'infrastructures coûteuses qui risqueraient d'être peu utilisées à court terme, il nous semble préférable de privilégier une approche favorisant l'implantation progressive d'un ARVÉ adaptée aux besoins et à l'usage prévisible.

2. Une approche plus nuancée ailleurs dans le monde

Des juridictions parmi les plus ambitieuses en matière de décarbonation du transport ont adopté des approches pragmatiques, flexibles et évolutives dans leurs Codes de construction respectifs :

- **Europe** : la Directive européenne (UE) 2024/1275³ sur la performance énergétique des bâtiments impose que dans les parcs de stationnement de bâtiments résidentiels neufs ou rénovés comportant plus de 3 places, 50 % des places soient équipées de câblage, que les places restantes soient équipées de conduits permettant le passage des câbles électriques nécessaires à l'installation ultérieure de points de recharge. En outre, la Directive impose l'installation d'un point de recharge au moins. Deux points sont intéressants à mentionner : premièrement, que le précâblage visé doit être dimensionné de manière à permettre l'utilisation simultanée des points de recharge sur tous les emplacements de stationnement, et deuxièmement, que les points de recharge doivent permettre la recharge intelligente et, le cas échéant, la recharge bidirectionnelle.
- **Californie** : le *Code des normes de construction écologique de Californie*⁴ exige que 40 % des places de stationnement dans les nouveaux immeubles multi-résidentiels soient dotées d'une prise électrique dédiée à la recharge, avec une capacité minimale de 20A (4,8 kW), **OU** que 10 % des

² SAAQ (2023). Données et statistiques 2022.

<https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/donnees-statistiques-2022.pdf>

³ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ%3AL_202401275

⁴ <https://codes.iccsafe.org/content/CAGBC2022P3/chapter-4-residential-mandatory-measures>

Équiterre

places soient équipées de points de recharge (bornes) de véhicule électrique de niveau 2, d'une capacité minimale de 30A (7,2 kW). Lorsque le nombre minimal de bornes ou de prises exigé est dépassé (c'est-à-dire soit au-delà de 40 % de prises ou au-delà de 10 % de bornes), l'installation d'un système de gestion de la charge est permise, et l'obligation de puissance minimale simultanée est alors réduite à 3,3 kW (14A) pour chaque borne ou prise de recharge.

Ces modèles permettent de répondre progressivement aux futurs besoins de recharge de la population dès la construction des nouveaux bâtiments tout en limitant les coûts liés à l'installation prématurée de bornes de recharge sur l'ensemble des places de stationnement des bâtiments, qui conduirait à l'inflation des coûts des logements résidentiels, sans égard pour les ressources énergétiques et minières disponibles.

3. Nos recommandations

En suivant la même logique, nous recommandons au gouvernement du Québec d'adopter une approche modulée, fondée sur les principes de la flexibilité et de la suffisance. Nous recommandons que le règlement exige, dès la conception des nouveaux immeubles de plus de 2 logements, que leurs stationnements soient équipés d'un nombre minimal de points de recharge fonctionnels, et que l'ensemble des places de stationnement réservées aux occupants soient prêtes pour l'installation d'équipement de recharge pour véhicules électriques.

Plus précisément, nous proposons :

1. D'exiger qu'un minimum de 20 % (arrondi à l'unité supérieure) des places de stationnement (incluant les places réservées aux visiteurs) soient équipées d'un appareillage de recharge de véhicules électriques de niveau 2 (prise 240V ou borne de recharge 240V) préinstallé.
2. D'installer les infrastructures élémentaires (selon la définition du projet de règlement) pour 100 % des places restantes (à l'exception des places réservées aux visiteurs) pour accueillir ultérieurement un appareillage de recharge de véhicules électriques de niveau 2 d'une capacité minimale de 40A.

Équiterre

3. D'exiger que si l'alimentation des bornes est distribuée par un système de gestion de l'énergie des véhicules électriques (SGÉVÉ), la puissance minimale disponible simultanément soit de 14A (3,3 kW).

Cette approche nous semble le meilleur compromis pour répondre à la triple exigence d'efficacité énergétique, d'abordabilité des logements et de réduction des émissions de GES puisqu'elle permet d'adapter progressivement les infrastructures aux besoins des résidents de ces bâtiments, tout en offrant dès le début des infrastructures de recharge prêtes à l'emploi pour tout résident ou visiteur disposant d'un véhicule électrique.

La garantie d'une puissance minimale de recharge simultanée (3,3 kW = environ 120 km / 8 heure de recharge) permet un compromis pour éviter la construction de systèmes sous-dimensionnés. En effet, il est à prévoir que les SGÉVÉ deviendront la norme dans les ensembles multi-résidentiels car ils permettent d'éviter un coûteux surdimensionnement des installation électriques et des appels de puissance ponctuels démesurés dans un contexte où 100 % des véhicules finiront par être électriques à l'intérieur de la durée de vie des immeubles.

L'approche recommandée prépare donc le Québec à l'accroissement du parc de véhicules électriques, tout en évitant le gaspillage des ressources énergétiques.

Nous remercions la RBQ pour cette consultation et demeurons disponibles pour contribuer à toute discussion visant à bonifier ce projet de règlement.

Contributeurs:

- Daniel Rochefort, conseiller en mobilité durable, Équiterre
- Blandine Sebileau, analyste en politiques de mobilité durable, Équiterre



Alizée Cauchon
Directrice adjointe, Relations gouvernementales
Équiterre