

Infrastructure de recharge – RECOMMANDATIONS MÉC

Préparé le 11 mai 2022 pour Jean-François Lefebvre pour la consultation de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) concernant le plan particulier d'urbanisme (PPU) du futur écoquartier de Lachine-Est.

Adopter une approche « prêt pour la recharge VÉ ».

Un stationnement « prêt pour la recharge VÉ » comprend un accès électrique, comme une boîte de jonction ou une prise, où une borne de recharge de niveau 2 pourra être installée dans le futur.

Nouvelles constructions :

- Stationnement résidentiel :
 - 100% des cases de stationnement devraient être prêtes pour la recharge VÉ.
- Stationnement commercial ou institutionnel :
 - 20 à 40% des cases pour employés devraient être prêtes pour la recharge VÉ et
 - 5 à 20 % des cases pour visiteurs.

Il est beaucoup plus facile et moins dispendieux de faire des installations « prêtes pour la recharge VÉ » au moment de la construction que d'ajouter l'infrastructure nécessaire plus tard. Puisque le Québec vise à ce que 100% des ventes de véhicules soit des VZE d'ici 2035*, mieux vaut prévoir les installations nécessaires dès maintenant dans les nouvelles constructions.

* En 2021, 8,9 % des nouvelles immatriculations au Québec étaient des véhicules rechargeables et ce, malgré les graves problèmes d'approvisionnement en VÉ chez les concessionnaires. Les exigences de 10% des cases de stationnement avec borne de recharge et 5% avec borne partagée (servant également à l'autopartage) seront très rapidement insuffisantes.

Partage de circuit

Pour minimiser la puissance nécessaire et les coûts, des installations en puissance partagée peuvent être envisagées avec de 2 à 4 bornes par circuit, surtout pour les stationnements résidentiels et stationnements pour employés.

Figure 3: Cost per parking space to make all parking EV Ready in a new 6 storey multifamily building in Kelowna, BC. Source AES Engineering. 2019.



Leadership municipal

Voici quelques villes qui exigent déjà que 100% des cases résidentielles soient prêtes pour la recharge :

JURISDICTION	RESIDENTIAL	COMMERCIAL
City of Toronto, ON	100% EV Ready	25% EV Ready
Province of Quebec	100% EV Ready (single family)	
Ville de Laval, QC	50% EV Ready	
City of Vancouver, BC	100% EV Ready	45% EV Ready
City of North Van, BC	100% EV Ready	45% EV Ready
City of Port Moody, BC	100% EV Ready	20% EV Ready
City of Surrey, BC	100% EV Ready	20% EV Ready
District of North Van, BC	100% EV Ready	20% EV Ready
District of Saanich, BC	100% EV Ready	Varies, ~5% EV Ready
City of Victoria, BC	100% EV Ready	5% EV Ready
Town of View Royal, BC	100% EV Ready	~5% EV Ready
City of Richmond, BC	100% EV Ready	
City of Burnaby, BC	100% EV Ready	
City of New West, BC	100% EV Ready	
District of Squamish, BC	100% EV Ready	
City of Coquitlam, BC	1 EV Ready / dwelling	
District of West Van., BC	100% EV Ready	
Township of Langley, BC	1 EV Ready / dwelling	
City of Nelson, BC	1 EV Ready / dwelling	10% EV Ready

The 100% EV Ready requirements for residential parking adopted by many of the local governments noted above represent an international best practice, and the recommended approach for other jurisdictions to replicate.

SOURCES :

Electric Mobility Canada – Making Parking EV Ready - <https://emc-mec.ca/wp-content/uploads/EMC-Position-Paper-EV-Ready-Parking-2022.02.24-Formatted-EMC-Format.pdf>

Statistic Canada - New motor vehicle registrations: Quarterly data visualization tool
<https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/71-607-x/71-607-x2021019-eng.htm>