

**Rapport au:
Report to**

**Comité de l'environnement et de la protection climatique
Environment and Climate Protection Committee
21 novembre 2017 / November 21, 2017**

**et au Conseil
and Council
13 décembre 2017 / 13 December 2017**

**Soumis le 23 octobre 2017
Submitted on October 23, 2017**

**Soumis par :
Submitted by
John Smit
Directeur / Director
Développement économique et Planification à long terme / Economic
Development and Long Range Planning**

**Soumis le 23 octobre 2017
Contact Person:
Jennifer Brown, gestionnaire de projet / Project Manager / Programmes
environnementaux / Environmental Programs / Direction générale de la
planification, de l'infrastructure et du développement économique / Planning,
Infrastructure, and Economic Development
613-580-2424, 27914, Jennifer.Brown1@ottawa.ca**

**Quartier : CITY WIDE / À L'ÉCHELLE DE
LA VILLE**

**Numéro de dossier : ACS2017-PIE-
EDP-0044**

**OBJET : Politique municipale sur les bornes de recharge pour véhicule
électrique**

SUBJECT: Corporate Electric Vehicle Charging Station Policy

RECOMMANDATION DU RAPPORT

Que le Comité de l'environnement et de la protection climatique recommande au Conseil d'approuver la Politique municipale sur les bornes de recharge pour véhicule électrique, ci-jointe en document 1.

REPORT RECOMMENDATION

That Environment and Climate Protection Committee recommend Council approve the Corporate Electric Vehicle Charging Station Policy attached as Document 1

CONTEXTE

En 2014, le Conseil a approuvé une mise à jour du Plan de gestion de la qualité de l'air et des changements climatiques (PGQACC), cadre orientant les efforts que déploiera la Ville d'Ottawa dans les 20 prochaines années en vue d'atténuer les effets des changements climatiques et de s'y adapter ([ACS2014-COS-ESD-0011](#)). Le PGQACC s'articule autour des principes suivants :

- Chacun a la responsabilité de bien gérer sa consommation d'énergie et d'atténuer les risques;
- La collaboration entre les différents ordres gouvernementaux, les services publics, les intervenants et la collectivité en général est essentielle pour que des changements soient réalisés;
- La municipalité doit faire preuve de leadership afin de garantir l'adoption d'une approche intégrée et globale par l'administration et la collectivité.

Le [Plan stratégique de la Ville pour 2015-2018](#) désigne le PGQACC comme une initiative stratégique du mandat du Conseil et recense d'autres initiatives qui appuient les buts et les objectifs du PGQACC, notamment l'élaboration d'une politique municipale sur les bornes de recharge pour véhicule électrique installées sur les propriétés de la Ville.

Il fait aussi état d'une nouvelle initiative stratégique relative à l'énergie renouvelable, depuis rebaptisée « Évolution énergétique : Stratégie de transition vers des technologies énergétiques communautaires d'Ottawa ». À cet égard, le personnel a

reçu comme directive d'« évaluer les choix, en collaboration avec des partenaires communautaires, pour que tous ces partenaires fassent la promotion de la conservation d'énergie, de l'efficacité énergétique et de la production d'énergie renouvelable dans leurs zones de contrôle ou d'influence respectives ». La stratégie vise notamment à améliorer la conservation d'énergie et l'efficacité énergétique dans le secteur des transports, ce qui consiste entre autres à envisager de promouvoir l'utilisation des véhicules électriques à Ottawa. La Politique municipale sur les bornes de recharge pour véhicule électrique vient donc compléter l'initiative « Évolution énergétique ».

En février 2016, le Conseil a approuvé un objectif à long terme consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 80 % par rapport aux niveaux de 2012 d'ici 2050 ([ACS2016-CMR-ENV-0001](#)). Cet objectif complète celui à court terme fixé dans le PGQACC, soit réduire les émissions de GES de 12 % par rapport aux niveaux de 2012 d'ici 2024. À Ottawa, les transports sont à l'origine de 40 % de toutes les émissions de GES.

ANALYSE

La Politique vise les objectifs suivants :

- Encourager l'utilisation de véhicules électriques en offrant des bornes de recharge sur les propriétés municipales.
- Encourager l'utilisation de véhicules électriques à Ottawa pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par le secteur des transports.

Les véhicules électriques sont des véhicules propulsés partiellement ou entièrement à l'électricité et rechargés au moyen d'une prise de courant. Il existe trois types de bornes de recharge pour véhicule électrique :

- Bornes de niveau 1, dotées d'une prise de courant murale standard de 120 volts (V) et pouvant fournir 2,4 kilowatts (kW) de puissance;
- Bornes de niveau 2, dotées d'une prise spéciale de 240 V et pouvant fournir 9 kW de puissance;
- Bornes de recharge rapide en CC, dotées d'une prise spéciale de 480 V et pouvant fournir plus de 50 kW de puissance.

Les véhicules électriques sont plus écoénergétiques que les véhicules munis de moteurs à combustion interne et ont une très faible empreinte de carbone. Au 31 juillet 2017, on comptait plus de 11 500 véhicules électriques vendus en Ontario. La lenteur de leur adoption a été attribuée aux insécurités quant à l'autonomie, c'est-à-dire la peur de voir la batterie se décharger entièrement avant d'arriver à destination. Ce sentiment peut découler de l'absence d'un vaste réseau de bornes de recharge et du fait qu'il est actuellement impossible pour certains propriétaires de recharger leur véhicule à domicile.

Programme ontarien des bornes de recharge pour véhicules électriques (Programme BRVE)

En 2016, le Circuit électrique, une filiale d'Hydro-Québec, a reçu du financement du Programme BRVE du ministère des Transports pour l'installation de bornes de recharge de niveau 2 sur les propriétés municipales, ainsi que de bornes de recharge rapide en CC (une première à Ottawa). Au total, il a installé sept bornes de recharge de niveau 2 et six bornes de recharge rapide en CC – toutes accessibles au public – à cinq endroits dans la ville. Ces bornes s'ajoutent à celles de niveaux 1 et 2 déjà offertes au public à Ottawa.

Principales recommandations de la Politique

a) Propriété

Le personnel recommande à la Ville de privilégier les ententes permettant à des tiers de posséder et d'exploiter les bornes de recharge, plutôt que de les posséder et de les exploiter elle-même. En effet, la technologie évolue rapidement, et la Ville éviterait ainsi d'avoir à recourir à du personnel et à des experts additionnels pour exploiter et entretenir les bornes.

b) Coûts d'immobilisation

Les coûts d'immobilisation liés à l'achat et à l'installation de bornes de recharge seront inclus dans le budget du projet. Selon la Politique, seules les nouvelles installations de la Ville ou celles qui font l'objet d'importants travaux d'agrandissement pourront être dotées de bornes de niveau 2, lesquelles coûtent habituellement un minimum de 5 000 \$. Les bornes de niveau 1 et des bornes de recharge rapide en CC seront quant à elles installées au cas par cas, à la suite de consultations avec le personnel.

c) Barème des frais

Le personnel recommande l'adoption d'un barème de frais d'utilisation pour toutes les bornes de recharge installées après décembre 2017. À l'heure actuelle, seuls le Complexe récréatif Goulbourn et les bornes installées par le Circuit électrique imposent des frais d'utilisation; on peut utiliser gratuitement toutes les autres bornes installées sur les propriétés municipales. Les recettes ainsi perçues seront affectées au budget des services publics correspondants ainsi qu'à l'entretien des bornes de recharge et des places de stationnement pour véhicules électriques, et relèveront de la direction générale qui gère l'emplacement. Les éventuels frais de stationnement seront distincts : ils s'ajouteront aux frais d'utilisation des bornes. Le barème des frais proposé cadre avec celui du Circuit électrique :

Type de borne de recharge	Frais par utilisation
Niveau 1	<ul style="list-style-type: none">Aucuns frais par utilisation;Bornes offertes aux titulaires de permis, au moyen de commandites, ou gratuitement aux installations réservées au personnel municipal.
Niveau 2	<ul style="list-style-type: none">Frais fixes de 3,50 \$ dans les parcs de stationnement des parc-o-bus;Frais de 2,00 \$ l'heure à tous les autres emplacements de la Ville (peu importe l'état du disjoncteur).
Recharge rapide en CC	<ul style="list-style-type: none">Frais de 0,28 \$ la minute (peu importe l'état du disjoncteur).
N.B. : Les coûts d'électricité changent selon la durée d'utilisation, mais s'élèvent en moyenne à 0,13 \$ par kilowattheure (kWh).	

La Ville reverra périodiquement ce barème pour qu'il demeure conforme aux pratiques exemplaires. Il ne s'appliquera pas aux bornes de recharge installées avant décembre 2017.

d) Rôles et responsabilités

Le personnel des Services d'infrastructure veillera à ce que les nouvelles installations de la Ville et celles qui font l'objet d'importants travaux d'agrandissement répondent aux

exigences de la Politique. Toutes les activités d'entretien et d'exploitation courantes (déneigement, collecte des déchets, etc.) qui ne sont pas déléguées à des fournisseurs externes relèveront de la direction générale qui gère l'emplacement.

Le personnel de la Direction du développement économique et de la planification à long terme, quant à lui, sera chargé de réaliser un examen triennal de la Politique pour évaluer son efficacité et assurer sa conformité aux pratiques exemplaires et aux exigences prévues par la loi.

Ce personnel évaluera donc périodiquement le respect des pratiques exemplaires et des exigences prévues par la loi. Tout changement découlant de cet examen sera approuvé par le directeur général de la planification, de l'infrastructure et du développement économique.

Autres facteurs

a) Plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique (2016)

Le Plan d'action de l'Ontario contre le changement climatique a établi comme objectif provincial que les véhicules électriques et les véhicules à hydrogène représentent 5 % des véhicules de tourisme vendus d'ici 2020. Pour y arriver, le gouvernement de l'Ontario prendra les mesures suivantes :

- Prolonger jusqu'en 2020 son programme de remises à la location ou à l'achat d'un véhicule électrique (maximum de 14 000 \$), qui s'applique aussi à l'achat ou à l'installation de bornes de recharge à domicile (maximum de 1 000 \$ par borne);
- Modifier le Code du bâtiment pour exiger que les bâtiments offrent du matériel d'alimentation électrique pour véhicules électriques (MAEVE) à au moins 20 % de leurs places de stationnement, et que les autres places soient adaptables aux véhicules électriques (l'exigence ne visera pas les immeubles d'habitation). Cette modification entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

b) Politique de la Ville sur les bâtiments écologiques régissant la construction des immeubles municipaux

La Politique aidera la Ville à répondre aux exigences de sa politique sur les bâtiments écologiques pour l'obtention de la certification LEED.

Règlement de zonage

En septembre 2017, le Conseil a approuvé les modifications au *Règlement de zonage* suivantes ([ACS2017-PIE-EDP-0031](#)) :

- *Article 100 – Dispositions générales (Dispositions en matière de stationnement, de file d'attente et de chargement)* : Les places de stationnement réservées à une borne de recharge peuvent être comprises dans le nombre total de places de stationnement requises pour l'utilisation du sol;
- *Article 112 – Dispositions en matière de services au volant* : Les places en file d'attente d'une borne de recharge sont exclues des dispositions relatives aux services au volant.

c) *Règlement sur la circulation et le stationnement*

En septembre 2017, le Conseil a approuvé une mise à jour du *Règlement sur la circulation et le stationnement* ([ACS2017-TSD-TRF-0005](#)) qui portait notamment sur l'application des dispositions relatives aux bornes de recharge et aux places de stationnement pour véhicule électrique. La nouvelle version du Règlement entrera en vigueur le 1^{er} juin 2018.

Calendrier

La Politique serait adoptée après son approbation par le Conseil le 13 décembre 2017.

RÉPERCUSSIONS SUR LES ZONES RURALES

Aucune répercussion sur les zones rurales n'est associée au présent rapport.

CONSULTATIONS

Le personnel a consulté les groupes de services municipaux suivants au sujet de la Politique : le Bureau des services immobiliers municipaux; la Direction du développement économique et de la planification à long terme; les Services d'infrastructure; les Services juridiques; les Services législatifs; les Services des emprises, du patrimoine et du design urbain; les Services des routes; Systèmes-clients et Planification du transport en commun; et Planification des transports.

COMMENTAIRES DES CONSEILLERS DE QUARTIER

Ne s'applique pas, puisqu'il s'agit d'un rapport qui concerne l'ensemble de la Ville.

RÉPERCUSSIONS JURIDIQUES

Aucune répercussion juridique n'est associée à l'approbation, par le Comité et le Conseil municipal, de la Politique municipale sur les bornes de recharge pour véhicule électrique.

RÉPERCUSSIONS SUR LE PLAN DE LA GESTION DES RISQUES

Aucune répercussion sur le plan de la gestion des risques n'est associée au présent rapport.

RÉPERCUSSIONS FINANCIÈRES

Les coûts d'immobilisation liés à l'achat et à l'installation de bornes de recharge seront inclus dans le budget du projet. Les frais d'utilisation et les ententes sur les bornes de recharge seront intégrés aux budgets de fonctionnement des installations dans le cadre du processus budgétaire annuel.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ACCESSIBILITÉ

À l'heure actuelle, il n'existe pas de lignes directrices provinciales ou municipales sur l'accessibilité des bornes de recharge et des places de stationnement pour véhicule électrique, et le marché n'en est pas encore à l'étape de la fabrication de véhicules électriques accessibles à grande échelle. Cela dit, pour encourager l'adoption des véhicules électriques à long terme et assurer l'adaptation des places de stationnement aux besoins de tous les futurs utilisateurs, le personnel recommande que les bornes de recharge soient conçues conformément aux normes sur les places de stationnement de type A établies dans les *Normes de conception accessible* de la Ville. Il recommande aussi de n'installer aucun panneau indiquant le caractère accessible d'une place de stationnement pour véhicule électrique, afin d'offrir les places à tous les propriétaires de véhicule électrique. Ces recommandations ont été formulées en consultation avec le Bureau de l'accessibilité de la Ville.

RÉPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

En février 2016, le Conseil a approuvé un objectif à long terme consistant à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 80 % par rapport aux niveaux de 2012 d'ici 2050. Cet objectif complète celui à court terme approuvé en 2014, soit réduire les émissions de GES de 12 % par rapport aux niveaux de 2012 d'ici 2024. La Politique aidera la Ville à encourager l'utilisation de véhicules électriques à Ottawa en vue de réduire les émissions de GES générées par le secteur des transports, à l'origine de 40 % de toutes les émissions de GES dans la ville.

La Politique favorisera aussi l'atteinte des buts et des objectifs compris dans les initiatives stratégiques municipales suivantes :

- Plan de gestion de la qualité de l'air et des changements climatiques;
- Évolution énergétique : Stratégie de transition vers des technologies énergétiques communautaires d'Ottawa.

PRIORITÉS POUR LE MANDAT DU CONSEIL

Ce travail correspond à la priorité stratégique « Services environnementaux durables » :

Offrir des services environnementaux durables qui conjuguent la protection de nos ressources naturelles et l'appui à la croissance planifiée de la ville tout en assurant la viabilité financière et la prestation de services municipaux qui respectent les exigences réglementaires.

DOCUMENTS À L'APPUI

Document 1 Politique municipale sur les bornes de recharge pour véhicule électrique
(Distribué auparavant à tous les membres du Conseil et déposé auprès du greffier municipal)

SUITE À DONNER

Après approbation du Conseil, le personnel de la Direction générale de la planification, de l'infrastructure et du développement économique et de la Direction générale des loisirs, de la culture et des installations appliquera les recommandations du rapport, s'il y a lieu.