

Le vendredi 20 septembre 2024

Madame Sophie Mauzerolle
Responsable de la mobilité
Comité exécutif de la Ville de Montréal
800, boulevard De Maisonneuve Est,
Montréal (Québec) H2L 4L8

Monsieur Robert Beaudry
Responsable de l'urbanisme
Comité exécutif de la Ville de Montréal
800, boulevard De Maisonneuve Est,
Montréal (Québec) H2L 4L8

Objet : Recommandations de FLO dans le cadre des consultations publiques sur le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 de la Ville de Montréal

Bonjour Mme. Mauzerolle, M. Beaudry,

Je vous écris au nom de FLO, chef de file nord-américain en matière de solutions de recharge intelligentes et dont le siège social se situe à Québec. Nous souhaitons, par la présente, émettre nos commentaires et recommandations sur le *Plan d'urbanisme et de mobilité 2050* (PUM) proposé par la Ville de Montréal.

D'emblée, je tiens à féliciter la Ville de Montréal pour cette nouvelle initiative ambitieuse. L'unification de l'urbanisme et de la mobilité sous une même stratégie témoigne du leadership et de la vision intégrée de la Ville, qui font votre renommée.

Je souhaite également vous remercier pour l'opportunité qui nous est offerte de nous prononcer sur un sujet aussi structurant que l'avenir urbain de notre métropole.

Fort de notre réseau de recharge et de notre offre de bornes intelligentes, près de 2 000 bornes conçues, développées et assemblées par FLO ont été déployées à Montréal depuis le début de notre collaboration en 2015. Dans les prochains mois, nous prévoyons le déploiement d'au moins 34 nouvelles installations publiques de recharge rapide sous le réseau FLO sur huit sites distincts, un projet qui pourrait facilement doubler selon la disponibilité des sites adaptés. Comme vous les savez, depuis près de 10 ans, FLO est également le fournisseur officiel du Circuit électrique d'Hydro-Québec, bien présent sur le territoire.

Fidèle à ses habitudes, Montréal donne le ton au Canada en matière d'infrastructures de recharge publiques. Selon une récente étude préliminaire sur le transport zéro émission, Montréal abriterait la plus grande concentration de bornes de recharge au pays. Essentielles à la forte croissance de l'électrification des transports, les infrastructures nécessaires pour soutenir le marché montréalais d'ici 2025 devraient, selon la même étude, être six fois plus nombreuses qu'actuellement.

C'est dans cette optique que notre première recommandation vise à prioriser le soutien et le développement du réseau de recharge montréalais dans le cadre des services offerts par la Ville. Nous proposons également une mise à jour des réglementations municipales qui freinent parfois le déploiement de ce type d'infrastructure. Par la suite, il est essentiel d'assurer une planification stratégique en amont afin d'optimiser les coûts et les efforts déployés. Enfin, nous proposons des pistes de réflexion pour une opérationnalisation optimisée du réseau de recharge montréalais.

Recommandation #1 - Continuer de prioriser l'accès à la recharge publique

Étant conscients que les éléments du PUM seront soumis à un exercice de priorisation qui pourrait repousser certaines activités, nous encourageons la Ville à inclure en priorité des dispositions relatives au développement du réseau de recharge publique. Bien que des efforts aient déjà été entamés en ce sens, ils restent insuffisants pour répondre aux besoins des électromobilistes pour les années à venir. Il est essentiel que la Ville continue sur cette lancée et tire parti des opportunités offertes par le financement disponible pour les municipalités souhaitant déployer des infrastructures de recharge publique. Les subventions existantes permettraient de réaliser une partie du PUM rapidement et à moindre coût, mais elles ne seront pas disponibles indéfiniment. L'électrification des transports et le déploiement de la recharge sont intimement liés, et il est important de saisir cette occasion dès maintenant.

Recommandations #2 - Adapter les règlements municipaux pour ne pas entraver et plutôt accélérer le déploiement de bornes publiques

Le remplacement de l'actuel plan d'urbanisme, datant de 2004, par le PUM est l'occasion parfaite de moderniser et d'adapter les réglementations municipales en adoptant une approche proactive et flexible pour faciliter les investissements privés en matière de recharge publique.

Tout d'abord, les normes d'urbanisme devraient inclure des exigences pour l'installation de bornes de recharge dans les nouveaux projets immobiliers, tant résidentiels que commerciaux, afin de garantir une infrastructure adéquate dès la conception.

Il serait également nécessaire de simplifier et accélérer les processus d'approbation pour l'installation de bornes dans les espaces publics, en réduisant les formalités administratives et en harmonisant les critères techniques entre les différents arrondissements. À titre d'exemple, les règlements municipaux ne détaillent pas la différence entre des infrastructures de recharge de niveau 2 et de niveau 3. Ce manque de nuance mène souvent à des situations où les bornes de niveau 3 sont considérées comme de l'« équipement mécanique » soumis à de plus lourdes restrictions, nécessitant l'enclenchement d'un processus de dérogation. Ce fut d'ailleurs le cas dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles, où une demande de dérogation mineure à l'Article 140 du Règlement de zonage RCA09-Z01 concernant l'emplacement du transformateur nécessaire à l'installation de notre équipement fut nécessaire, le boîtier ayant été considéré comme appartenant à la catégorie d'équipement de télécommunication. Des frais supplémentaires et un délai de plusieurs semaines ont été engendrés.

Certaines de nos bornes, selon le quartier montréalais, doivent également se retrouver à l'arrière de bâtiments, ou doivent prendre part à un aménagement paysager spécifique afin d'être conforme aux exigences en matière d'aménagement urbain. En plus de contredire les règlements de la Commission des Services Électriques de Montréal (CSEM) concernant le placement d'équipements électriques, de telles restrictions, présentes, entre autres, dans le Plan d'implantation et d'intégration architecture (PIIA), vont à l'encontre des principes d'identification visuelle rapide favorisant l'utilisation des bornes et de l'accès facile et rapide, incluant pour les personnes à mobilité réduite, à des fins de sécurité.

De plus, des règlements favorisant le partage de l'espace urbain, comme l'utilisation de places de stationnement réservées à la recharge, et l'extension des réseaux électriques pour desservir des zones moins accessibles, renforceraient l'accès aux infrastructures de recharge pour tous les citoyens. Plus de clarté dans la définition d'un espace de stationnement dit public pour y inclure les espaces de stationnements destinés à la recharge et davantage de flexibilité dans l'attribution de dérogation pour perte de stationnement (vis-à-vis les ratios de stationnements requis) serait aidant, surtout dans le cadre d'installation de bornes de recharge rapides. En effet, le déploiement d'un site de recharge rapide prend généralement plus de places.

Recommandation #3 - Planifier le déploiement à long terme pour optimiser les coûts et les implications

Il est crucial d'exiger que le déploiement de la recharge publique à Montréal se planifie en amont avec les plans d'urbanisme et de mobilité afin de minimiser les coûts de construction, d'accélérer le déploiement de la recharge, permettant ainsi une transition fluide vers une ville durable et adaptée aux besoins futurs. En intégrant, dès le départ, les infrastructures de recharge dans la conception des quartiers et des réseaux de transport, la ville peut anticiper la croissance de l'électrification des véhicules et éviter les coûteux ajustements ultérieurs. Cela permettrait aussi de maximiser l'efficacité des investissements publics et privés, en évitant les conflits d'usage de l'espace urbain, comme les enjeux de stationnement, de pistes cyclables ou de congestion.

Je vous remercie à nouveau de nous avoir donné l'opportunité de contribuer à cette importante consultation sur l'avenir de la mobilité urbaine montréalaise. Il nous ferait plaisir d'élaborer plus largement nos propos lors d'une rencontre si vous en jugez la nécessité.

La Ville de Montréal peut toutefois être assurée de la collaboration de FLO, dans ce dossier comme dans le développement de la mobilité durable à Montréal.

Veuillez accepter, Madame Mauzerolle, Monsieur Beaudry, l'expression de mes plus sincères salutations.

Frédérique Bouchard

Frédérique Bouchard

Gestionnaire principale, Affaires publiques

FLO