

ADAPTEZ VOTRE CONDO AUX VE

Le guide 2025 pour les propriétaires, conseils d'administration et gestionnaires de condos

PLUG 'N DRIVE

CLEAN ENERGY CANADA

Novembre 2025



ADAPTEZ VOTRE CONDO AUX VE

Le guide 2025 pour les propriétaires, conseils d'administration et gestionnaires de condos

PLUG 'N DRIVE

CLEAN ENERGY CANADA



TABLE DES MATIÈRES

1 **Les véhicules électriques** 3

2 **La recharge de VE** 7

3 **Programmes et politiques gouvernementaux** 12

4 **Guide pour l'installation de bornes de recharge multilogements** 15

Processus général 17

Étapes et considérations spécifiques à la Colombie-Britannique 21

Étapes et considérations spécifiques à l'Ontario 24

Étapes et considérations spécifiques au Québec 28

5 **Conclusion** 32

Cette publication a été rendue possible grâce au généreux soutien de la Banque Scotia.

Banque Scotia MD

SOMMAIRE

Ce guide aide les propriétaires et les résidents de condos, les conseils d'administration ou comités de condos ou de copropriétés, les équipes de gestion d'immeubles et les promoteurs à planifier et rendre la recharge de véhicules électriques (VE) disponible dans les immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM).

Le guide détaille les exigences légales, les meilleures pratiques, les ressources gouvernementales et non gouvernementales disponibles, ainsi qu'un processus général de mise en œuvre étape par étape (suivi de différents processus spécifiques aux provinces de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du Québec).

Pour les décideurs en charge d'immeubles, la mise à disposition de bornes de recharge de VE représente à la fois un attrait pratique et un investissement stratégique pour se préparer à répondre à la demande croissante du marché. Pourtant, ces immeubles sont confrontés à des défis particuliers en matière d'installation, notamment les types de copropriétés, le niveau de complexité des rénovations des plus vieux bâtiments, et les procédés d'approbation officielle.

Ce guide accompagne les décideurs en charge d'immeubles à travers les étapes d'exploration, de planification et d'exécution de l'installation de bornes de recharge de VE, en tenant compte des défis et des opportunités spécifiques aux IRLM, dont le rôle des systèmes de gestion de l'énergie des VE (ou EVEMS, de *Electric Vehicle Energy Management Systems*) dans la réduction potentielle des coûts d'investissement initiaux et des frais d'exploitation continus.

Grâce aux conseils pratiques fournis dans ce guide, les résidents, conseils d'administration, comités et promoteurs immobiliers peuvent adapter leurs immeubles aux VE, ou les rendre « EV-Ready », en toute confiance.

Comme l'adoption des VE est en pleine croissance – et considérant que la recharge résidentielle coûte généralement deux à huit fois moins cher que la recharge publique –, le besoin d'avoir accès à de la recharge résidentielle fiable dans les IRLM, où habite environ un tiers des Canadiens, est évident.





1

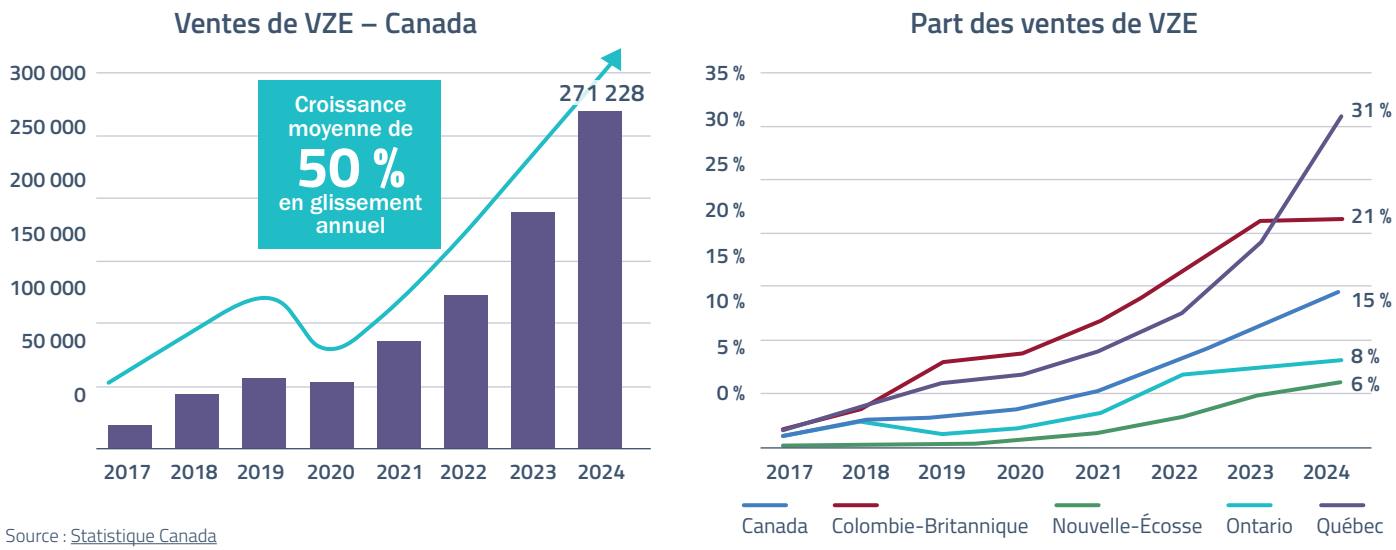
VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Introduction

Au cours de la dernière décennie, les ventes de véhicules électriques (VE) ont explosé au Canada, et connaissent une augmentation moyenne de **50 % chaque année depuis 2020.** En 2024, plus de 270 000 véhicules zéro émission (VZE) ont été vendus au Canada, soit 15 % de tous les véhicules vendus cette année-là.

Source : Statistique Canada

Graphique 1 : Ventes de VZE au Canada (2017-2024)



Source : Statistique Canada

Par rapport aux véhicules à moteur à combustion interne (MCI) fonctionnant aux énergies fossiles, cette augmentation de l'adoption des VE résulte de plusieurs facteurs :

Abordabilité : en tenant compte du coût total de possession, l'électromobiliste moyen au Canada peut économiser 3 000 $ par année grâce aux économies réalisées sur les coûts de carburant et d'entretien.

Disponibilité : la disponibilité des modèles de VE plus abordables a aussi considérablement augmenté au cours de la dernière décennie, et plus de 110 modèles de VE sont disponibles au Canada en 2025.

Avantages environnementaux : même en tenant compte de la production des batteries, les VE circulant au Canada peuvent mener à une réduction des émissions engendrées pendant le cycle de vie allant jusqu'à 77 %, par rapport aux véhicules à MCI.

Performances : les VE sont synonymes d'accélération rapide, de conduite silencieuse et d'entretien réduit grâce à leur plus petite quantité de pièces mobiles (par exemple, ils n'ont jamais besoin de changements d'huile).

Qualité de l'air et bienfaits pour la santé : on estime que la pollution atmosphérique liée à la circulation routière contribue à 1 200 décès prématurés chaque année au Canada, et que ses répercussions globales sur la santé entraînent des coûts socioéconomiques de 9,5 milliards $ par an. Comme 4 Canadiennes et Canadiens sur 10 vivent à moins de 250 mètres d'une route à forte circulation, la transition vers des VE non polluants diminue l'exposition des gens à la pollution atmosphérique ainsi que les hospitalisations qui y sont liées.

Stabilité du réseau électrique : en utilisant des systèmes de recharge intelligente ou de gestion de l'énergie, la recharge d'un VE peut être programmée pour avoir lieu en dehors des heures de pointe, ce qui contribue à équilibrer la demande en électricité, à améliorer l'efficacité du réseau, et à réduire la nécessité de mises à niveau coûteuses.

L'accès à la recharge résidentielle est un facteur clé pour les personnes considérant l'achat d'un VE, car les électromobilistes économisent le plus de temps et d'argent lorsqu'ils peuvent facilement recharger leur véhicule à la maison, en payant le tarif d'électricité résidentiel plutôt que celui des bornes de recharge publiques. Cependant, la recharge résidentielle est beaucoup plus facile à installer dans les maisons individuelles, qui ne sont pas soumises aux mêmes contraintes que les IRLM, telles que la copropriété des espaces de stationnement et des infrastructures environnantes, ou l'ampleur et la complexité des modifications à apporter au bâtiment et des mises à niveau des services publics qui peuvent être nécessaires pour accueillir une ou plusieurs bornes de recharge. Une récente enquête canadienne a révélé qu'à l'heure actuelle, 19 % des électromobilistes vivent dans des immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM), qui sont définis comme des bâtiments ayant une entrée commune, mais contenant plusieurs logements séparés, aussi appelés immeubles d'appartements, de condos et de copropriété. Ce pourcentage est inférieur à la proportion de ménages canadiens habitant dans des IRLM, qui est d'environ 34 % (et qui est en augmentation).

Pour ce groupe de résidents, la rénovation des bâtiments peut constituer un obstacle majeur à l'adoption des VE en raison des coûts élevés et de la nécessité d'obtenir l'approbation du syndicat de copropriété, même là où la législation sur le droit de recharge existe. **Cet enjeu touche particulièrement les jeunes Canadiennes et Canadiens,** qui sont à la fois plus intéressés par l'achat d'un VE **(71 % des moins de 30 ans sont enclins à passer à l'électrique,** selon un récent sondage de Clean Energy Canada mené auprès des résidents de la région métropolitaine de Vancouver et de la Région du Grand Toronto et Hamilton) et plus susceptibles de vivre dans un IRLM que les autres groupes démographiques. **Il est toutefois important de noter que l'intérêt pour les VE reste élevé dans toutes les tranches d'âge, le même sondage révélant que près de six résidents sur dix sont portés à choisir un VE plutôt qu'une voiture à essence comme prochain véhicule. Ceux qui passent à l'action se retrouvent éventuellement à la recherche d'une option de recharge résidentielle.**

À ce titre, les chapitres suivants offrent des conseils aux parties prenantes d'IRLM pour les aider à s'orienter dans le processus d'installation de bornes de recharge de VE :

1. Le reste du **chapitre 1** présente un aperçu des VE qui comprend des ressources concernant les modèles et les incitatifs gouvernementaux actuellement disponibles au Canada.
2. **Le chapitre 2** décrit la recharge des VE et les composants de l'infrastructure de recharge résidentielle afin de vous aider à déterminer le niveau d'infrastructure que votre installation de recharge de VE pourrait nécessiter.
3. **Le chapitre 3** décrit les programmes et politiques gouvernementaux susceptibles d'influer sur le processus ou le contenu des propositions d'infrastructure de recharge, tels que les exigences en matière de droit de recharge ou les programmes de rénovation.
4. **Le chapitre 4** est un guide étape par étape destiné aux propriétaires de condos qui travaillent à l'élaboration de leurs propositions d'infrastructure de recharge, ainsi qu'un guide à l'intention des gestionnaires d'immeubles et des syndicats de copropriété sur la manière d'y répondre. Ce chapitre comprend également des sous-sections détaillées concernant les IRLM en Colombie-Britannique et au Québec, qui doivent se conformer aux exigences provinciales prescrites.

TERMINOLOGIE DU GUIDE

Il existe plusieurs termes utilisés à travers le Canada pour décrire les différentes parties prenantes dans un IRLM. Voici ceux qui ont été retenus dans le présent guide :

Condo
Logement appartenant à un propriétaire individuel dans un immeuble composé d'autres logements, également appelés appartements. Un condo implique aussi une forme de propriété et de gouvernance dans le cadre de laquelle les logements peuvent être achetés par des particuliers et gérés par un syndicat de copropriété. Les appartements, quant à eux, désignent uniquement des logements dont le propriétaire est une personne morale et qui sont disponibles à la location. Le terme « condo » est courant au Canada, mais on rencontre aussi « strata lot » (ou lot en copropriété) en Colombie-Britannique. Ce terme fait principalement référence à la forme de propriété, et peut inclure les duplex, les maisons en rangée, et d'autres propriétés à gouvernance partagée.

Propriétaire de condo
La ou les personnes qui possèdent le logement en question. Les propriétaires de condos ont le droit de voter lors des réunions du conseil d'administration de la copropriété pour approuver ou rejeter les demandes pour une borne de recharge de VE.

Résident(e) de condo
La ou les personnes qui habitent dans le logement en question. Elles peuvent être propriétaires ou non du logement.

Immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM)
Des immeubles dotés d'une entrée commune, mais comprenant plusieurs logements distincts. Les IRLM peuvent inclure des appartements, des condos, des immeubles en copropriété ou des maisons en rangée.

Syndicat de copropriété
Une personne morale représentant un IRLM, formée des propriétaires des logements de l'immeuble, et chargée de la gestion et de l'entretien des parties et des biens communs de l'immeuble. Le syndicat de copropriété a le pouvoir d'approuver ou de rejeter toute proposition de recharge de VE.

Conseil d'administration du condo ou de la copropriété
Le groupe de personnes sélectionnées par le syndicat de copropriété pour représenter les copropriétaires et remplir les obligations du syndicat de copropriété, aussi appelé comité de copropriété. Il rend compte au syndicat de copropriété.

Équipe de gestion de l'immeuble
Le personnel embauché par le conseil d'administration du condo ou de la copropriété pour s'occuper du fonctionnement quotidien de l'immeuble, dont les gestionnaires immobiliers, les responsables de la réception, les agents de sécurité, et le personnel d'entretien. L'équipe relève du conseil d'administration du condo ou de la copropriété.

Types de véhicules électriques

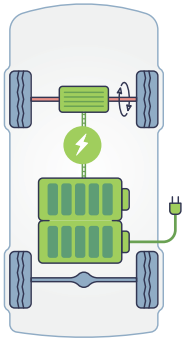
Les Canadiennes et Canadiens conduisent deux types principaux de VE, et les besoins en matière de recharge résidentielle d'un immeuble dépendront du nombre de résidents qui conduisent chacun de ces types de véhicule. De plus, le modèle et l'année modèle des VE peuvent aussi influer sur les besoin de recharge (les plus vieux VE ont généralement de plus petites batteries, et pourraient donc avoir besoin d'être rechargés plus souvent que les véhicules plus récents)

1. **Les véhicules électriques à batterie (VEB)** sont équipés d'une grosse batterie et fonctionnent entièrement à l'électricité. Leur autonomie (distance parcourue avant de devoir être rechargé) se situe généralement entre 250 et 500 kilomètres (km), et ils ne produisent aucune émission d'échappement pendant la conduite.

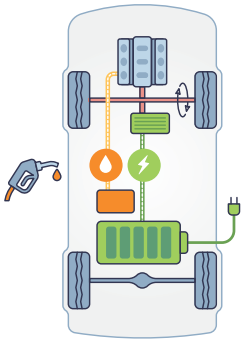
2. **Les véhicules hybrides rechargeables (VHR),** en comparaison, sont équipés à la fois d'une petite batterie rechargeable qu'on connecte à une borne, et d'un moteur à essence ou diesel traditionnel qui se met en marche seulement lorsque la batterie est déchargée (généralement après 30 à 70 km, en commençant avec une batterie pleine). À ne pas confondre avec les véhicules hybrides réguliers, qui sont équipés de batteries encore plus petites, et qui, contrairement aux VHR, ne peuvent pas rouler en mode tout électrique (zéro émission) sur de longues distances.

Les VEB et le VHR sont tous les deux considérés comme des véhicules zéro émission (VZE) aux fins du présent guide et de la plupart des programmes fédéraux.

VEB
Véhicules électriques à batterie



VHR
Véhicules hybrides rechargeables



Ressources de Plug'n Drive

Pour en apprendre davantage sur les plus de 110 modèles de VE disponibles au Canada, y compris leur prix d'achat, leur autonomie et leur admissibilité aux incitatifs, Plug'n Drive garde une base de données à jour sur son site Web. Plug'n Drive offre également des essais routiers à travers le Canada dans le cadre de ses événements de la Remorque d'éducation sur les véhicules électriques (RDV) mobiles, de ses expositions ambulantes et à son Centre de découverte des VE (EV Discovery Centre) à Toronto.

- **Modèles de VE disponibles au Canada**
  www.plugndrive.ca/electric-cars-available-in-canada
- **Essais routiers de VE**
  www.plugndrive.ca/book-a-test-drive
- **Centre de découverte des VE (EV Discovery Centre)**
  www.plugndrive.ca/electric-vehicle-discovery-centre
- **Incitatifs pour VE**
  www.plugndrive.ca/electric-vehicle-benefits





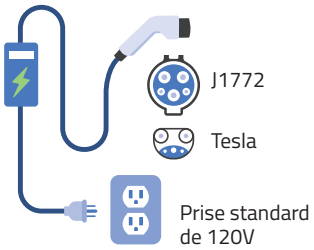
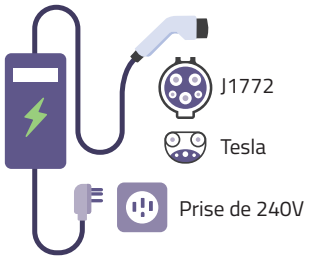
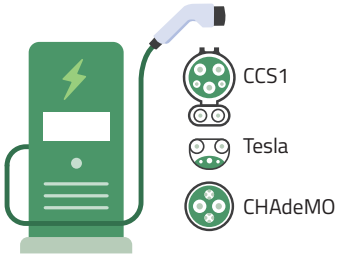
2

LA RECHARGE DE VE

De quel niveau de recharge avez-vous besoin?

Il y a trois « niveaux » de recharge VE selon la puissance fournie et la vitesse de recharge qui en résulte. La recharge de niveau 1, aussi appelée « recharge lente », utilise une prise de courant standard (comme celles utilisées pour les téléphones cellulaires et les appareils ménagers), et est la plus lente, tandis que la recharge rapide à courant continu (CC) de niveau 3 est la plus rapide, capable de recharger un VE de 10 % à 80 % en 18 à 60 minutes. **Les bornes de recharge résidentielles se situent entre les deux vitesses (niveau 2), et ont l'avantage de pouvoir répondre à un large éventail de cas d'utilisation** sans encourir les coûts d'installation plus élevés propres aux bornes plus puissantes. Cependant, la recharge de niveau 1 peut être suffisante pour répondre aux besoins de nombreux ménages, étant donné que la plupart des voitures demeurent stationnées pendant plusieurs heures.

Tableau 1 : Niveaux de recharge de VE

TYPE DE BORNE DE RECHARGE	NIVEAU 1	NIVEAU 2	NIVEAU 3
			
Temps de recharge approximatif de 10 % à 100 %	8–50+ heures	4–10 heures	18–60 minutes
Autonomie ajoutée par heure	3–8 kilomètres	16–50 kilomètres	Jusqu'à l'autonomie maximale du véhicule
Conditions d'installation	Prise murale standard de 120 V	Prise de 240 V, comme celle d'une sécheuse ou d'une cuisinière	Prise CC (nécessite des connexions de qualité commerciale)
Usage	Usage résidentiel, pour parcourir moins de 50 km par jour	Usage résidentiel ou public, pour les conducteurs aux trajets quotidiens plus importants	Usage public, pour recharger en cours de route lors de longs trajets

Source : Ressources naturelles Canada



Niveau 1 (1,3 – 2,4 kW) :
Prise murale standard

Ajoutant 3 à 8 km d'autonomie par heure de recharge, le niveau 1 (N1) est le type de recharge résidentielle le plus facile à installer, puisqu'il ne nécessite généralement rien de plus qu'un accès à une prise murale standard de 120 volts (la plupart des VE sont actuellement équipés d'un câble adapté*, mais cela pourrait changer à l'avenir). Bien qu'elle soit moins polyvalente que la recharge de niveau 2, la recharge N1 est l'option tout indiquée pour les situations où la mise à niveau est trop dispendieuse et l'investissement de trop courte durée, comme dans le cas de plus vieux bâtiments dont la durée de vie est limitée, ou qui font l'objet de projets de construction qui pourraient perturber l'infrastructure de recharge existante dans un avenir proche. Au niveau pratique, utiliser la recharge N1 comme option principale pour la recharge de VE pourrait déjà être suffisant pour beaucoup de conducteurs, une étude menée à Calgary suggérant que c'est le cas pour 80 % d'entre eux.

*La plupart des VE sont aujourd'hui équipés d'un câble d'alimentation qui se branche sur une prise murale standard pour la recharge de niveau 1. Mais attention : les utilisateurs ne doivent jamais utiliser une rallonge inadéquate (elle doit répondre à des exigences minimales en matière d'épaisseur et de conception), ni brancher leur véhicule sur une prise murale qui n'est pas adaptée à la recharge longue durée d'un VE. **Cela présente un risque d'incendie. Veillez donc à consulter un électricien avant d'utiliser une prise existante pour la recharge de niveau 1.**

Niveau 2 (3,3 – 19,2 kW) :
Prise de 240 V

Le choix le plus complet pour la plupart des IRLM

Ajoutant 16 à 50 km d'autonomie par heure de recharge, soit une charge complète en 4 à 10 heures pour un VEB, la recharge de niveau 2 (N2) est le niveau de recharge le plus commun. Les bornes de recharge N2 nécessitent une prise de 240 V, similaire à celle d'une cuisinière ou d'une sécheuse, et sont généralement fixées au mur à côté de l'espace de stationnement. Ces bornes peuvent être branchées ou câblées. Aussi appelée « recharge à destination », on retrouve généralement les bornes de recharge N2 dans des endroits commerciaux et publics – comme par exemple à côté d'espaces de stationnement dans la rue, dans les établissements d'enseignement, sur les lieux de travail et dans les centres commerciaux – où elles sont utilisées dans le cadre de courts et moyens trajets (comme pour de la recharge d'appoint).

Niveau 3 (25 - 400+ kW) :
Borne de recharge rapide en courant continu

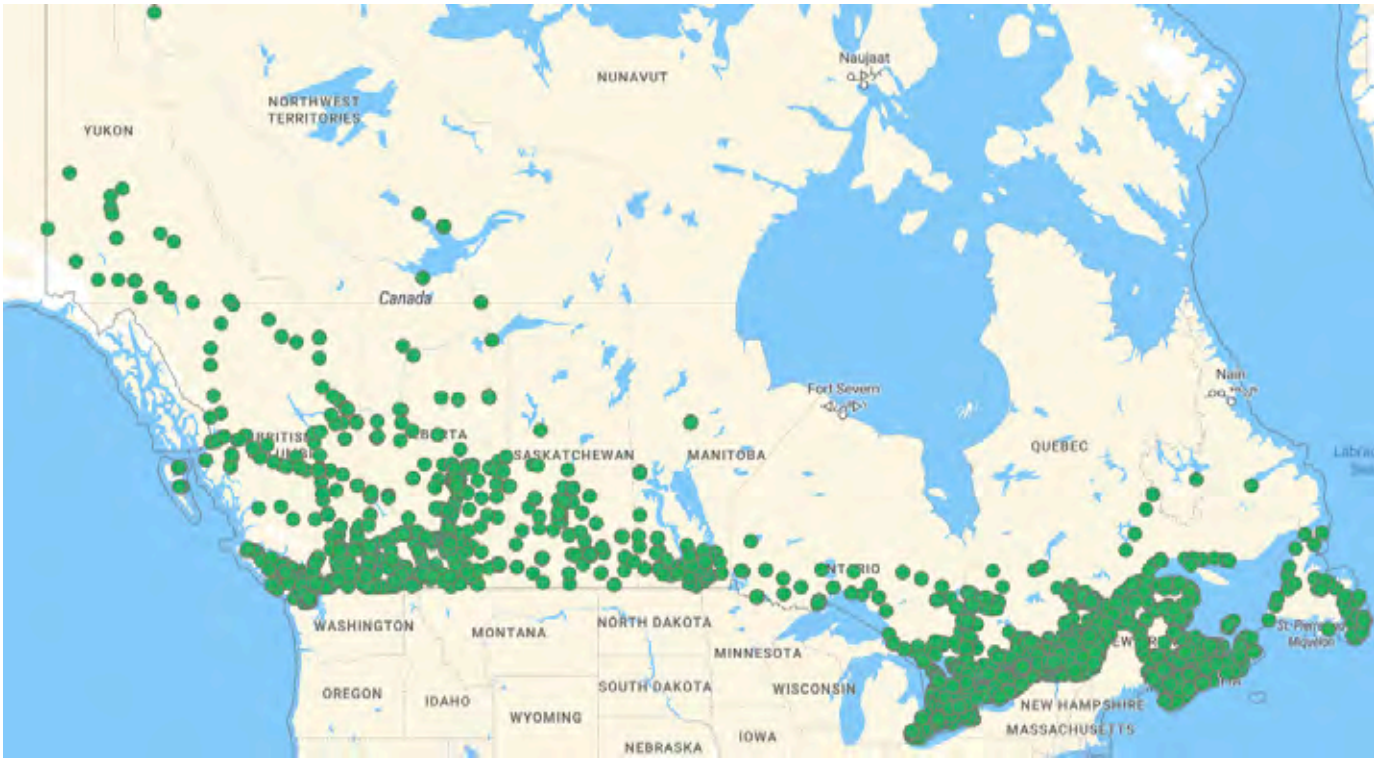
Ajoutant environ 250 km d'autonomie par heure de recharge, la recharge rapide en courant continu (abrégée en BRCC pour Borne de recharge rapide en courant continu, ou parfois simplement recharge en CC), peut recharger un VE de 10 % à 80 % en 18 à 60 minutes. Elle nécessite une infrastructure électrique importante (p. ex. mise à niveau du réseau électrique, creusement de tranchées, etc.) dont les coûts d'installation vont de 10 000 $ à plusieurs centaines de milliers de dollars. C'est pourquoi elle n'est généralement installée que dans les stations publiques où la recharge rapide est nécessaire, comme par exemple le long des principales autoroutes au Canada, ainsi que dans les zones à forte circulation telles que les centres commerciaux et les stations-service. Les bornes de recharge rapide publiques sont généralement utilisées par des électromobilistes qui effectuent un long trajet, mais elles sont aussi utilisées, parfois régulièrement, par les conducteurs qui n'ont pas accès à une borne de recharge à la maison. Par contre, puisqu'elles sont plus coûteuse à construire et à exploiter, les bornes de recharge rapide publiques ont tendance à coûter plus cher par unité d'énergie délivrée. C'est pourquoi les IRLM dotés de bornes de recharge résidentielles moins coûteuses de niveau 1 ou 2 peuvent être particulièrement attrayants pour les électromobilistes vivant dans des zones urbaines plus denses.

Qu'en est-il de la recharge publique?

Il y a présentement plus de 36 000 points de recharge publics à travers le Canada, un nombre qui augmente rapidement (le réseau de recharge publique au Canada a connu une croissance de 24 % au cours de la dernière année). Souvent situées le long des routes et intersections principales, ainsi que dans les stations-service, les bureaux, les écoles, les hôpitaux et les centres commerciaux, les bornes de recharge sont généralement payantes. Elles sont parfois gratuites, quoique souvent réservées à la clientèle ou situées dans des zones de stationnement payant dans ces cas-là. Les tarifs sont fixés par le fournisseur et peuvent varier considérablement, mais ils se situent généralement entre 1 $ et 2,50 $ de l'heure pour la recharge de niveau 2, et près de 15 $ de l'heure pour la recharge de niveau 3. Des plateformes telles que **PlugShare** (www.plugshare.com) et **ChargeHub** (chargehub.com/fr) indiquent les bornes de recharge à proximité.

Reste que, malgré un réseau grandissant de bornes de recharge publiques, la recharge de VE est toujours plus pratique et plus abordable lorsqu'elle a lieu à la maison (c'est l'endroit où jusqu'à 90 % des recharges ont actuellement lieu). D'une part, les prix de l'électricité résidentielle ont tendance à être beaucoup plus bas que les tarifs des bornes de recharge publiques (qui facturent aux clients à la fois le service de recharge et le coût de l'électricité). En outre, de nombreux services publics offrent la tarification selon l'heure de consommation (FHC) aux utilisateurs résidentiels, ce qui signifie que le prix de l'électricité varie tout au long de la journée en fonction de la demande. Ceci devient un avantage financier important de la recharge résidentielle ayant lieu pendant la nuit, lorsque les prix ont tendance à être les plus bas. Par exemple, l'Ontario propose un « tarif d'électricité de nuit très bas » de 2,8 cents par kilowattheure (kWh) entre 23 h et 7 h, soit environ 3 $ pour recharger complètement un VEB (avec une batterie de 75 kWh) à partir d'une batterie vide. Récupérer la même autonomie à partir d'une borne de recharge publique coûterait généralement entre deux et huit fois plus cher à l'utilisateur. Ce n'est donc pas étonnant que certains Canadiens considèrent le manque d'accès à la recharge résidentielle comme un problème majeur lorsqu'il s'agit de passer à un VE, même si beaucoup y sont enclins.

Graphique 2 : Points de recharge publics de niveau 2 et 3 au Canada



Source : Transports Canada

Tableau 2 : Prix moyens de l'électricité et de la recharge publique par province

	Recharge résidentielle	Recharge publique	
Région	**Prix de l'électricité** ($/kWh)*	**Recharge BRCC** ($/kWh)**	**Recharge niveau 2** ($/hr)**
C.-B.	0,14 $	0,39 $	1,64 $
Alberta	0,07 $	0,76 $	1,70 $
Ontario	0,09 $	0,66 $	2,84 $
Québec	0,06 $	0,49 $	1,61 $

*D'après une analyse de données provenant de la Régie de l'énergie du Canada. Les prix ne comprennent pas le coût d'achat et d'installation d'une borne de recharge résidentielle, ni la taxe sur l'électricité et les frais fixes, et représentent un tarif pour la consommation d'électricité supplémentaire dans le cadre de forfaits existants.

**D'après une analyse de données provenant de Transports Canada. Les chiffres relatifs à la recharge publique ne tiennent pas compte des coûts supplémentaires potentiels liés aux frais de stationnement, aux pénalités pour stationnement prolongé et aux frais d'activation.

Recharge résidentielle

Bien que la recharge de VE soit une considération plus récente dans les IRLM, certains immeubles peuvent déjà être équipés des composants nécessaires pour prendre en charge la recharge résidentielle. **Voici les caractéristiques d'un espace de stationnement existant – appartenant au résident qui fait la demande pour une borne de recharge – qui ne nécessiterait pas de rénovation du bâtiment :**

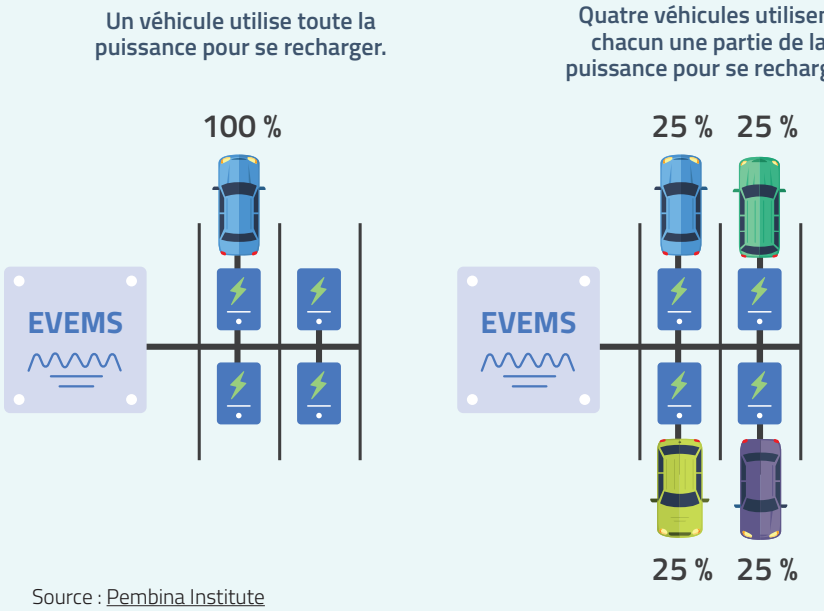
1. **C'est un espace de stationnement réservé** que l'utilisatrice ou l'utilisateur a le droit ou l'autorisation de modifier, et auquel il ou elle peut accéder à tout moment.
2. **Il se trouve à proximité d'une prise standard de 120 V** (pour la recharge de niveau 1) **ou d'une prise de 240 V** (pour la recharge de niveau 2). La prise peut aussi être une boîte de jonction, idéalement située à moins de 2 mètres de l'espace de stationnement, à laquelle une borne de recharge peut être raccordée.
3. **Il se trouve à proximité d'un panneau électrique secondaire** disposant d'une capacité de réserve et d'un emplacement libre pour installer un dispositif de protection à maximum d'intensité (par exemple, un disjoncteur).

Si les propriétaires de VE ne disposent pas de certains de ces éléments, il peut être nécessaire d'effectuer des rénovations au niveau des infrastructures environnantes afin de permettre la recharge résidentielle, comme poser ou installer un conduit entre le panneau électrique du bâtiment et l'endroit où le VE est stationné afin d'établir une connexion électrique. Pour les immeubles qui n'ont pas la capacité électrique pour supporter cette charge supplémentaire, une rénovation peut aussi consister en l'amélioration du service, l'ajout d'un système de gestion de l'énergie ou la mise à niveau du panneau électrique. Par conséquent, les coûts de rénovation d'un immeuble peuvent varier considérablement (de 0 $ à plus de 3 500 $ par espace de stationnement) d'un bâtiment à l'autre, en fonction de l'ampleur et de la complexité des rénovations nécessaires.

Les systèmes de gestion de l'énergie des VE (ou EVEMS, de Electric Vehicle Energy Management Systems) représentent une solution potentiellement adéquate et rentable pour les immeubles résidentiels à logements multiples. Ce sont des dispositifs et des logiciels qui surveillent et contrôlent l'horaire et la puissance délivrée pour la recharge de VE afin d'optimiser la consommation d'énergie. Parmi leurs avantages :

- **Réduction des coûts initiaux :** en permettant à plusieurs bornes de recharge de partager la même capacité électrique limitée et le même circuit de dérivation (le câble reliant la prise de la borne au disjoncteur du panneau électrique), le propriétaire d'un immeuble ou d'un espace de stationnement peut éviter ou reporter des milliers de dollars de dépenses de modernisation, comme la mise à niveau des services publics.
- **Réduction des coûts d'électricité :** un EVEMS peut programmer les périodes de recharge pendant les heures creuses afin de profiter des tarifs d'électricité réduits offerts par la plupart des provinces (voir la section ci-dessus pour plus d'informations sur la tarification selon l'heure de consommation (FHC)). Par exemple, vous pouvez brancher votre VE dès que vous rentrez à la maison à 18 h 30, heure à laquelle les tarifs atteignent 28,4 cents par kWh en Ontario. L'EVEMS pourrait alors décaler la recharge pour qu'elle démarre plutôt à 23 h, lorsque le « tarif d'électricité de nuit très bas » de 2,8 cents par kWh est en vigueur, et qu'elle se termine à 7 h, avant que le tarif n'augmente à nouveau. Les bornes de recharge N2 en réseau peuvent aussi présenter l'avantage de permettre l'inscription à des programmes de réaction à la demande (lorsqu'ils sont disponibles), offrant ainsi une autre source de financement pour compenser les coûts permanents de la recharge.
- **Réduction des émissions :** en plus des économies réalisées, certains EVEMS peuvent aussi contribuer à réduire les émissions indirectes liées à l'utilisation des VE, soit en réglant intentionnellement le système de gestion pour que la recharge se déroule lorsque le réseau électrique est plus propre, ou simplement grâce à la tarification FHC. En Ontario – où la majorité de l'électricité provient de sources zéro émission telles que l'hydroélectricité et le nucléaire, sauf pendant les périodes de pointe (lorsque les centrales au gaz naturel sont en opération) – le fait de programmer la recharge pendant les heures creuses, moins coûteuses, permet déjà d'obtenir un effet similaire.

Graphique 3 : Exemple d'un EVEMS



Source : Pembina Institute

Système de gestion de l'énergie des véhicules électriques (EVEMS, de Electric Vehicle Energy Management System)

Pour les usages résidentiels de la recharge, un certain partage de la charge conviendra parfaitement aux conducteurs. Puisque les véhicules se rechargent généralement pendant la nuit, il y a bien assez de temps pour récupérer une charge pleine. Dans l'exemple de gauche, si trois véhicules parcourent 40 km par jour, utilisant 10 % de leur batterie (une quantité typique pour les automobilistes d'Edmonton et de Calgary) et que le quatrième véhicule parcourent 400 km (soit 100 % de sa batterie), ils récupéreraient tous environ 40 km d'autonomie pendant les quatre premières heures de recharge. Une fois les autres véhicules complètement rechargés, le véhicule restant se rechargerait plus rapidement, récupérant 360 km d'autonomie en environ neuf heures.

En permettant d'utiliser plus intelligemment le système électrique existant d'un immeuble, un EVEMS peut être une solution pratique pour les bâtiments dont la capacité est limitée. Il permet également de pérenniser les propriétés en anticipant la croissance des besoins en matière de recharge des VE. Discutez avec le ou la gestionnaire de votre immeuble ou avec votre installatrice ou votre installateur de bornes de recharge pour savoir si cette solution est adaptée à votre emplacement.



3

PROGRAMMES ET POLITIQUES GOUVERNEMENTAUX

Cette section présente un aperçu des politiques et programmes principaux liés à l'installation de bornes de recharge pour VE dans les immeubles de condos et les IRLM au niveau fédéral et dans les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de l'Ontario et du Québec.

Lorsqu'ils envisagent d'installer des bornes de recharge pour VE, les propriétaires et résidents de condos et autres décideurs en charge de l'immeuble doivent consulter les réglementations en vigueur aux trois paliers de gouvernement pour s'assurer d'être conformes et pour profiter des incitatifs disponibles.

Il existe trois types principaux de politiques et de programmes qui exigent ou soutiennent l'installation de bornes de recharge de VE dans les immeubles de condos :

1. **Programmes de rénovation :** du financement gouvernemental aidant à couvrir les coûts d'installation de bornes de recharge de VE dans les bâtiments existants.
2. **Exigences relatives au « droit de recharge » (right-to-charge) :** des dispositions légales qui exigent que les propositions d'installations de recharge de VE soient approuvées par défaut, à moins que des conditions de refus spécifiques et définies au préalable soient remplies. Ces exigences permettent aux résidents de plus facilement installer, à leurs frais, des bornes de recharge dans leurs condos.
3. **Exigences en matière d'adaptation aux VE :** dispositions du code du bâtiment ou des règlements municipaux exigeant que les nouveaux développements contiennent l'infrastructure électrique nécessaire à l'installation future de bornes de recharge de VE au moment de la construction.

Comme le résume le Tableau 3 à la page suivante, le soutien en matière de politiques au Canada varie d'une région à l'autre. Par exemple, la Colombie-Britannique et le Québec offrent un soutien financier et juridique aux résidents qui souhaitent installer des bornes de recharge de VE dans des IRLM. L'Ontario a mis en place des exigences en matière de droit de recharge, mais n'offre pas de financement dédié aux rénovations, tandis que certaines provinces, dont l'Alberta, n'offrent ni l'un ni l'autre actuellement. Les municipalités, les services publics d'électricité et les organisations à but non lucratif peuvent aussi parrainer des programmes de rabais. Les municipalités peuvent également imposer des exigences similaires en matière d'adaptation aux VE. Assurez-vous de consulter votre administration locale et votre fournisseur de services publics pour vérifier quels programmes ou réglementations s'appliquent dans votre région.



Tableau 3 : Aperçu des politiques concernant les bornes recharge de VE dans certaines provinces (septembre 2025)

Légende :
- Politique en vigueur
- Politique inactive ou ne s'appliquant pas aux IRLM présentement, mais certaines initiatives et changements potentiels sont possibles dans un avenir proche
- Politique inactive, aucune historique d'initiatives

	Fédéral	Colombie-Britannique	Alberta	Ontario	Québec
1 Programmes de rénovation	Le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro a offert du financement gouvernemental pour soutenir l'installation de bornes de recharge de VE dans divers endroits, notamment dans les immeubles de condos et d'appartements. Le programme est maintenant terminé et l'avenir du financement est incertain.	Le programme Go Electric de la Colombie-Britannique offre du financement pour l'achat et l'installation de bornes de recharge de VE dans les maisons individuelles, les immeubles résidentiels à logements multiples et les lieux de travail dans la province.	Il n'existe aucun programme provincial de rénovation pour la recharge résidentielle de VE en Alberta.	Le Programme ontarien pour la recharge des véhicules électriques (ChargeON) de l'Ontario offre du financement pour l'installation de bornes de recharge de VE publiques dans les communautés ontariennes situées en dehors des grandes villes. Le programme n'accepte actuellement aucune nouvelle demande, et les condos n'étaient pas admissibles.	Le programme Roulez vert du Québec offre du financement pour l'achat et l'installation de bornes de recharge de VE dans les maisons unifamiliales, les immeubles résidentiels à logements multiples et les lieux de travail au Québec.
2 Exigences relatives au « droit de recharge »	Il n'existe aucune exigence fédérale en matière de droit de recharge.	Dans le cadre de la *Strata Property Act* (loi sur la copropriété), la Colombie-Britannique a mis en place des dispositions relatives au « droit de recharge » afin de s'assurer que les occupants d'appartements aient le droit légal d'installer des bornes de recharge de VE à leurs frais. Les modifications apportées à la loi en 2023 ont abaissé certains seuils de vote, défini les procédures de demande, et rendu la production de rapports sur la planification électrique obligatoire, afin de faciliter l'installation de bornes de recharge de VE.	En Alberta, le stationnement des condos est régi par la Condominium Property Act. À ce jour, l'Alberta n'a apporté aucune modification à cette loi ou aux règlements connexes pour faciliter l'installation de bornes de recharge de VE.	En vertu de la Loi sur les condominiums, l'Ontario a des exigences en matière de droit de recharge, grâce auxquelles les propriétaires de condo peuvent plus facilement obtenir l'autorisation de leur syndicat de copropriété pour installer des bornes de recharge de VE.	Le Code civil du Québec, RLRQ c CCQ-1991, prévoit le processus d'installation d'infrastructures pour VE dans les condos lorsque des modifications sont apportées aux parties communes. Différentes exigences s'appliquent dépendamment de qui entreprend l'implémentation de la recharge de VE entre les propriétaires de condo ou l'association ou le syndicat de copropriété.
3 Exigences en matière d'adaptation aux VE	Il n'existe actuellement aucune exigence fédérale imposant que les nouvelles constructions soient adaptées aux VE. Cependant, l'article 86 du Code canadien de l'électricité décrit les exigences en place pour assurer l'installation sécuritaire des équipements de recharge de VE lorsqu'un bâtiment décide de s'en équiper.	La Colombie-Britannique n'a pas d'exigences provinciales en matière d'adaptation aux VE pour les nouvelles habitations. Par contre, plus de 30 municipalités de la province ont adopté des règlements qui établissent certaines exigences minimales concernant l'infrastructure de recharge des VE dans les nouveaux bâtiments.	Le Code du bâtiment de l'Alberta n'impose aucune exigence en matière de recharge de VE pour les condos. Bien que pour le moment, aucune administration locale ne réglemente la recharge de VE, certaines envisagent de modifier leurs règlements à cet effet.	Présentement, le Code du bâtiment de l'Ontario ne prévoit aucune exigence relative aux bornes de recharge de VE dans les condos. Cependant, les municipalités de l'Ontario ont la capacité d'exiger l'installation de bornes de recharge de VE par le biais de règlements de zonage et de normes de construction durable, ce que certaines ont fait.[1]	Le Québec est la seule province à avoir intégré des exigences en matière d'adaptation aux VE dans son code du bâtiment (qui s'appliquent actuellement aux nouvelles maisons unifamiliales, duplex, triplex et quadruplex). Des exigences s'appliquant aux autres immeubles à logements multiples sont attendues d'ici la fin de 2025. Plusieurs municipalités québécoises ont également adopté des exigences en matière d'adaptation aux VE dans leurs règlements municipaux.

Note importante, ces politiques peuvent changer, en particulier les programmes de rabais, dont la quantité de fonds disponibles peut être limitée. Assurez-vous de consulter la source la plus récente (plusieurs sont répertoriées dans le tableau ci-dessus pour plus de commodité) pour vous informer de toute mise à jour des politiques, ainsi que des dates limites pour présenter une demande dans votre juridiction.

[1] En juin 2025, le gouvernement de l'Ontario a adopté la *Loi de 2025 pour protéger l'Ontario en construisant plus rapidement et plus efficacement*, une loi qui pourrait potentiellement limiter les pouvoirs municipaux permettant d'imposer des exigences en matière d'adaptation aux VE en utilisant des normes de construction durable. À l'heure actuelle, les municipalités examinent encore dans quelle mesure leur autorité est affectée par la nouvelle législation, et explorent d'autres moyens de promouvoir des normes de durabilité qui ne seraient pas en conflit avec cette loi, comme par exemple via des ententes de développement.



4

GUIDE POUR L'INSTALLATION DE BORNES DE RECHARGE MULTILOGEMENTS

L'installation d'une infrastructure de recharge de VE nécessite généralement de la **coordination entre les propriétaires de condos, l'équipe de gestion de l'immeuble, et le syndicat de copropriété.**

Les délais et la complexité de l'installation peuvent varier selon plusieurs facteurs, tels que l'expérience de l'équipe de gestion de l'immeuble, la structure de propriété des espaces de stationnement, et la configuration physique de l'immeuble. Bien que les procédures qu'un(e) résident(e) doit suivre pour entamer le processus et obtenir l'autorisation d'installer une borne de recharge de VE varient selon les juridictions, et parfois selon les immeubles, la démarche courante est décrite dans la section « Processus général » ci-dessous, et résumée dans le graphique 5).

Certaines des étapes de cette démarche comportent des considérations supplémentaires ou spécifiques à certaines juridictions, ainsi que des exigences légales en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec, qui sont décrites dans les différentes sections qui suivent.

Pourquoi employer une approche à l'échelle du bâtiment pour l'installation de la recharge constitue l'approche idéale

Il existe deux approches pour la mise en place d'une infrastructure de recharge multilogement, dépendamment du niveau d'ambition de l'immeuble :

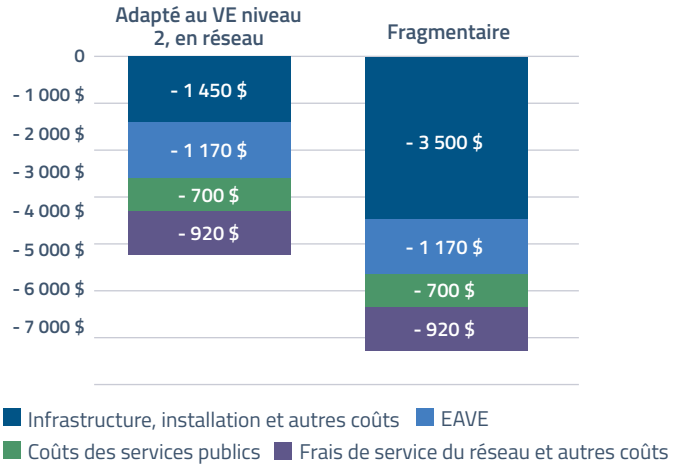
1. **Plusieurs (ou tous) espaces de stationnement à la fois :** souvent initiée par le conseil d'administration du condo ou de la copropriété, la rénovation complète permettrait d'installer l'infrastructure de recharge de façon à ce que la majorité des espaces de stationnement soient adaptés aux VE, c'est-à-dire, équipés de prises de courant connectées, alimentées, adjacentes à l'espace de stationnement et disposant d'une capacité électrique suffisante. Considérant que l'adoption des VE devrait augmenter rapidement, cette approche permet de pérenniser la majorité des espaces de stationnement, et, en effectuant la rénovation d'un seul coup, à un coût moindre par espace. L'approbation des copropriétaires est nécessaire.
2. **Un à la fois :** souvent initiée par un(e) propriétaire de condo, qui à ce moment-là paye pour le câblage et toute autre infrastructure nécessaire pour leur propre espace de stationnement. L'approbation des copropriétaires n'est pas toujours nécessaire.

De nombreux experts s'accordent à dire qu'une rénovation complète visant à adapter 100 % des espaces de stationnement de l'immeuble aux VE représente la meilleure pratique et l'approche la plus rentable, par rapport à une approche plus fragmentaire. En adaptant plusieurs espaces de stationnement aux VE en même temps, le coût moyen par espace pourrait être réduit de moitié, principalement grâce aux gains d'efficacité lors de l'installation et de la mise en place des infrastructures. De plus, cette approche évite les votes répétitifs sur de multiples demandes individuelles, ou les conflits entre propriétaires de condo qui pourraient se disputer les espaces de stationnement dotés d'infrastructures de recharge de VE.

Permettre des installations individuelles sans prévoir une stratégie globale visant à faire en sorte que tout le monde dans l'immeuble ait éventuellement accès à la recharge peut aussi entraîner des problèmes à long terme. Une fois que quelques bornes de recharge de VE sont installées dans un immeuble (selon sa taille), il devient souvent difficile, sur le plan technique ou spatial, d'en ajouter d'autres. À ce stade, le conseil d'administration du condo pourrait être amené à suspendre toutes les nouvelles installations jusqu'à ce qu'une stratégie à l'échelle de l'immeuble soit élaborée, afin de garantir l'équité et la faisabilité pour tous. Dans certains cas, les résidents ayant fait installer des bornes de recharge dès le début finissent par devoir payer à nouveau pour modifier leurs installations, car celles-ci empêchent d'en installer d'autres à l'avenir.

Tous les propriétaires de condos et tous les syndicats de copropriété devraient envisager l'option 1 avant de choisir l'option 2, en particulier les IRLM situés dans des endroits où l'adoption des VE est plus importante, comme dans les grandes villes ou en Colombie-Britannique et au Québec. Pour les IRLM qui n'ont pas la capacité ou le soutien nécessaire pour investir dans cette installation à l'échelle de l'immeuble, des installations uniques permettront aux utilisateurs précoces de VE de continuer à recharger leur véhicule à la maison et de réaliser des économies d'énergie. Par contre, cela ne présentera que peu d'avantages pour les autres copropriétaires.

Graphique 3 : Coûts actualisés nets des différentes configurations de pérennisation



Source: Dunsky



PROCESSUS GÉNÉRAL

Dans le cas des IRLM qui n'ont pas de plan concernant la recharge de VE à l'échelle de l'immeuble, la présente section décrit le processus type à suivre pour faire une demande et installer une borne de recharge de VE dans son espace de stationnement.

Graphique 5 : Aperçu d'une demande pour une borne de recharge de VE

PROPRIÉTAIRE DU CONDO	SYNDICAT DE COPROPRIÉTÉ
1 **Le ou la propriétaire doit s'adresser à l'équipe de gestion de son immeuble** afin d'obtenir de l'information concernant les politiques existantes en matière de recharge de VE de son immeuble et les respecter dans la mesure du possible.	
2 Le ou la propriétaire doit **choisir un(e) entrepreneur(e)** en fonction du type d'équipement de recharge de VE qui l'intéresse, et demander un devis pour **l'installation et les schémas.**	
3 Le ou la propriétaire doit **soumettre une demande pour une borne de recharge de VE** à son syndicat de copropriété.	
	4 **Le syndicat de copropriété doit alors répondre,** et peut demander un vote avec les autres copropriétaires pour que la demande soit acceptée.
5 Le ou la propriétaire et le syndicat de copropriété **concluront alors une entente sur la recharge de VE** précisant la répartition des coûts, de la propriété et des responsabilités.	

ÉTAPE 1 — Adressez-vous à l'équipe de gestion de votre immeuble pour obtenir de l'information concernant les politiques existantes en matière de recharge de VE de votre immeuble

Pour gagner du temps et éviter des coûts superflus, vérifiez si votre immeuble dispose déjà de bornes de recharge de VE, d'une politique concernant la recharge de VE, ou de relations avec des entrepreneurs privilégiés pour l'installation et l'entretien de bornes de recharge. L'équipe de gestion de votre immeuble (le personnel avec lequel vous interagissez dans le cadre du fonctionnement quotidien de l'immeuble, comme l'entretien et les réparations) peut être une excellente ressource pour vous guider dans ce processus. Si le condo n'a pas encore de politique concernant la recharge de VE, l'équipe de gestion peut transmettre votre question au conseil d'administration du condo, examiner les réglementations et les documents juridiques applicables afin de garantir la conformité, puis discuter avec vous des prochaines étapes.

Lors de ces conversations, l'équipe de gestion de l'immeuble doit vous informer :

1. **Du type d'espace de stationnement attribué :** les espaces de stationnement des immeubles de condos peuvent avoir différents statuts juridiques qui influent sur votre capacité à conserver la valeur d'un investissement dans la recharge de VE.

- Par exemple, certains espaces peuvent être réattribués à un autre propriétaire sans votre autorisation, ou une fois que vous avez vendu votre logement (parfois appelés « parties communes à usage restreint », ou sous des appellations similaires). D'autres sont attribués seulement pour une durée limitée, ou à court terme (parfois appelées « parties communes »). Comme ces conditions varient d'une province à l'autre, il est conseillé aux propriétaires de condos de vérifier auprès de leur avocat(e) comment le statut de leur espace peut affecter la propriété, le transfert et la valeur de toute installation de recharge de VE.

2. **De l'aménagement du stationnement :** les informations sur l'aménagement électrique et physique du stationnement peuvent aider votre entrepreneur(e) à déterminer la facilité avec laquelle l'infrastructure de recharge de VE peut être installée.
   - Demandez à l'équipe de gestion de votre immeuble de vous fournir de l'information sur la conception électrique (de préférence des schémas), car le niveau de difficulté de l'installation peut varier en fonction de facteurs tels que le nombre de bâtiments, le fait que le stationnement soit hors-sol, souterrain ou étagé, ainsi que le nombre de salles électriques et leur emplacement.
   - Vérifiez s'il y a des murs ou des colonnes sur lesquels peuvent être installées des prises de courant ou des bornes de recharge de VE à proximité de votre espace de stationnement ou d'autres espaces de stationnement. Il peut aussi être utile de prendre des photos de référence.
   - Renseignez-vous sur la façon dont l'électricité du stationnement est facturée (facturée en commun à l'immeuble, ou facturée au propriétaire), car cela peut avoir une incidence sur l'attribution des rabais, soit au bâtiment ou à l'individu.
3. **De l'intérêt d'autres personnes pour la recharge :** vérifiez si d'autres résidents sont intéressés par l'installation d'une borne de recharge de VE. Il est possible de réduire considérablement certaines dépenses, comme les mises à niveau électriques ou l'installation de conduits, en réalisant les travaux pour plusieurs espaces de stationnement à la fois. Le fait que plusieurs propriétaires soulèvent la question des installations peut aussi encourager le conseil d'administration du condo à élaborer un plan coordonné pour aborder les infrastructures de recharge de VE et de gestion de l'énergie.
4. **Des règlements locaux :** demandez à l'équipe de gestion de votre immeuble s'il existe des règlements de condo ou municipaux qui pourraient s'appliquer à votre installation de recharge de VE, comme par exemple :
   - Qui est responsable de la réparation et de l'entretien de cette partie?
   - Une autorisation est-elle nécessaire avant de modifier les parties communes?
   - Quelles sont les règles relatives à l'utilisation d'une prise de courant dans une partie commune ou la recharge de VE?
5. **Du soutien financier :** vérifiez si votre province ou votre ville offre des subventions pour l'installation de bornes de recharge de VE, car elles peuvent réduire les coûts globaux et renforcer les arguments en faveur de l'installation d'un plus grand nombre de bornes dans votre immeuble. Les rabais provinciaux et municipaux existants sont résumés ci-dessous, à compter de septembre 2025.

Tableau 4 : Rabais provinciaux pour bornes de recharge multilogements

Colombie-Britannique

Le programme **CleanBC - Go Electric EV Charger Rebate Program de la Colombie-Britannique** peut fournir jusqu'à 137 000 $ de financement par complexe immobilier, réparti ainsi :

- $3,000 to develop an EV Ready Plan,
- $600 per parking stall, up to $120,000 for EV infrastructure and installation costs, and
- $2,000per charger, up to $14,000 for the purchase of EV charging stations.
- Jusqu'à cinq heures avec une conseillère ou un conseiller en recharge de VE pour obtenir des conseils et de l'aide à la planification sont aussi disponibles gratuitement.

Québec

Le programme **Roulez vert du Québec** peut offrir jusqu'à :

- 5 000 $ par connecteur
- 49 000 $ par immeuble, selon le nombre de logements

Pour les coûts associés aux bornes de recharge, et à leur installation et infrastructure.

De l'aide est parfois disponible au niveau municipal. Des exemples notables comprennent le rabais de 500 $ offert par la ville de Dorval pour l'achat d'une borne de recharge, et les prêts à faible taux d'intérêt accordés par la ville de Toronto pour les dépenses énergétiques. Assurez-vous de vérifier si votre ville offre du soutien pour la recharge de VE. Par exemple, malgré l'absence de rabais en Alberta, le programme pilote Charge YYC de Calgary peut offrir jusqu'à 100 000 $ de financement par propriété, réparti ainsi :

- 4 000 $ pour l'élaboration d'une feuille de route pour mettre en place la recharge de VE
- 6 000 $ par espace de stationnement, allant jusqu'à 90 000 $ pour les coûts d'infrastructure et d'installation
- 1 000 $ par connecteur, allant jusqu'à 10 000 $ pour l'achat de bornes de recharge de VE

Dans certains cas, des compagnies d'électricité offrent aussi une aide financière dédiée à la recharge de VE.

ÉTAPE 2

Sélectionnez un(e) entrepreneur(e) et effectuez une évaluation du site.

Si votre immeuble n'impose pas le recours à des entrepreneurs spécifiques, vous devrez peut-être en sélectionner un vous-même. Une borne de recharge de VE est un appareil à haute tension qui peut être dangereux s'il n'est pas installé correctement. Assurez-vous de choisir un(e) entrepreneur(e) en électricité dûment agréé(e), et de choisir un équipement certifié par un organisme de certification accrédité pour certifier les normes de sécurité canadiennes, telles que CSA, cUL ou cETL. L'équipement doit aussi être adapté à la capacité de recharge et au type de prise de votre VE.

Répertoires des entrepreneurs agréés :

- **Colombie-Britannique :** Electrical Contractors Association of British Columbia
- **Alberta :** Electrical Contractors Association of Alberta
- **Saskatchewan :** Electrical Contractors Association of Saskatchewan
- **Manitoba :** Electrical Contractors Association of Manitoba
- **Ontario :** Electrical Safety Authority
- **Québec :** Gouvernement du Québec – Vérifier la licence d'un entrepreneur
- **Nouveau-Brunswick :** Ministère de la sécurité publique – Gouvernement du Nouveau-Brunswick
- **Nouvelle-Écosse :** Nova Scotia Power
- **Île-du-Prince-Édouard :** Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard
- **Terre-Neuve-et-Labrador :** Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador
- **Yukon :** Gouvernement du Yukon

Pour votre demande auprès du conseil d'administration du condo ou de la copropriété, demandez à votre entrepreneur(e) des informations sur :

1. Les modifications prévues aux infrastructures, en particulier lorsqu'elles concernent les parties communes, sous forme de plans, de devis ou d'autres documents relatives à l'installation ;
2. Les coûts prévus pour l'installation ;
3. La durée prévue pour l'installation.

Votre entrepreneur(e) peut demander des informations à l'équipe de gestion (si vous n'avez pas déjà obtenu ces renseignements lors des étapes précédentes) concernant :

- le nombre d'espaces de stationnement dans votre immeuble ;
- les données relatives à la charge électrique maximale de votre immeuble (la quantité maximale d'électricité utilisée simultanément par tous les résidents de l'immeuble), et à la capacité de réserve actuelle ;
- l'emplacement de la salle électrique et la distance qui la sépare de l'espace de stationnement concerné ;
- la disposition des murs et des voies de circulation adjacents à l'espace de stationnement.

Votre entrepreneur(e) peut effectuer une évaluation du site afin de vous aider à déterminer l'ampleur des travaux de rénovation qui pourraient être nécessaires. Si un permis d'installation d'infrastructure de recharge de VE est requis (comme c'est le cas en C.-B., en Ontario et au Québec), votre entrepreneur(e) devrait l'obtenir en votre nom.

ÉTAPE 3

Soumettez une demande officielle à votre syndicat de copropriété

Après avoir rassemblé toutes les informations et spécifications pertinentes, soumettez une demande officielle (accompagnée de tous les documents justificatifs) à votre syndicat de copropriété. Les exigences exactes varient d'une province à l'autre, mais les syndicats ont généralement un délai d'examen défini, allant souvent jusqu'à 60 jours. Dans certaines provinces, comme la C.-B. et l'Ontario, le syndicat est légalement tenu de fournir une réponse écrite indiquant si elle rejette ou non la demande.



ÉTAPE 4

Attendez la réponse du syndicat de copropriété et obtenez l'approbation des copropriétaires

Selon l'immeuble, les conseils d'administration de condos ou de copropriétés tiennent compte de plusieurs facteurs avant de décider d'approuver ou non une demande. Les délais d'examen sont généralement inférieurs à 60 jours, mais dans certaines provinces, notamment en C.-B. et au Québec, la législation fixe des délais de réponse obligatoires de 60 à 90 jours, et empêche les conseils d'administration de rejeter des demandes sans motif valable.

Exigences en matière d'avis et de vote : les procédures à suivre pour aviser les copropriétaires, convoquer des assemblées et fixer des seuils de vote varient selon les provinces et les immeubles. En fonction de son évaluation, le conseil d'administration peut approuver l'installation directement, ou émettre un avis d'intention afin de donner la possibilité aux copropriétaires de demander une assemblée et un vote.

Obtenir l'approbation des copropriétaires

Lorsqu'un vote ou l'approbation des copropriétaires est nécessaire, n'oubliez pas que les syndicats de copropriété et leurs propriétaires ont des fonds limités et des priorités concurrentes. Examinez les procès-verbaux des dernières assemblées générales annuelles et extraordinaires afin de comprendre les autres projets (tels que la réparation, l'entretien ou le renouvellement d'autres éléments de l'immeuble) et les priorités en matière de dépenses. Prendre ce contexte en compte peut vous aider à renforcer votre dossier pour fins d'approbation, par exemple en évoquant les priorités de vos copropriétaires et en mentionnant les fonds encore disponibles.

Pour obtenir davantage de soutien pendant la période d'examen du conseil d'administration, vous pouvez organiser une séance d'information informelle afin de souligner les avantages suivants :

- Attirer et garder des résidents
- Générer des revenus pour l'immeuble (si des frais s'appliquent)
- Aider l'immeuble à se conformer aux nouvelles normes municipales ou provinciales
- Augmenter la valeur de la propriété
- Améliorer la durabilité

Vous pouvez également inviter des conférencières et des conférenciers venant d'autres immeubles de la région où des bornes de recharge de VE ont été installées avec succès, afin qu'ils partagent leur expérience et rassurent vos copropriétaires sur la possibilité de reproduire leur succès.

En plus de vous adresser à l'équipe de gestion de votre immeuble pour vous renseigner sur d'autres demandes d'installation de bornes de recharge de VE, envisagez de distribuer un court sondage, ou d'identifier d'autres résidents intéressés afin de partager les coûts d'installation. Les informations clés à recueillir sont les suivantes :

1. Le nombre de résidents qui possèdent déjà ou prévoient d'acheter un VE
2. Dans combien de temps (en mois ou en années) ces résidents aimeraient avoir accès à la recharge résidentielle
3. Combien chacun et chacune d'entre eux serait prêt à investir dans l'installation d'une borne de recharge

Voici un exemple de sondage pour mesurer l'intérêt pour les bornes de recharge de VE préparé par MURBLY, une organisation qui œuvre à sensibiliser le public à la recharge des VE dans les IRLM : https://murbly.com/fr/ressources/exemple-sondage-ajouts-infras/

ÉTAPE 5

Entente sur la recharge de VE et installation

Une fois l'installation approuvée, le ou la propriétaire et le syndicat de copropriété concluront généralement une entente sur la recharge de VE précisant la répartition des éléments suivants :

1. **Les coûts :** généralement pris en charge par le propriétaire du condo s'il s'agit d'un usage privé
2. **Les responsabilités :** quelles parties prenantes sont responsables de l'installation, de l'entretien, de l'assurance et des réparation de la borne de recharge
3. **La propriété :** qui est propriétaire, et qui a l'autorisation d'utiliser la borne de recharge, y compris lorsque le propriétaire quitte l'immeuble

L'entente peut aussi établir des politiques concernant :

1. **La facturation de l'électricité :** comment mesurer la consommation d'électricité et comment payer les frais d'électricité
2. **La procédure de règlement des différends :** des étapes contraignantes à suivre si un propriétaire ou un copropriétaire demande des modifications à l'installation de recharge de VE.
3. **Les futures installations pour VE :** exigences en matière de participation à tout programme actuel ou futur de recharge de VE ou de gestion de l'énergie à l'échelle de l'immeuble.

Une fois ces étapes franchies, vous pouvez normalement procéder à l'installation de votre borne de recharge de VE.



ÉTAPES ET CONSIDÉRATIONS SPÉCIFIQUES À LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

La C.-B. applique une procédure d'approbation semblable au processus général décrit ci-dessus, assortie de précisions, d'exigences et d'un soutien supplémentaires.

La *Strata Property Act* (loi sur la copropriété) a été modifiée en mai 2023 afin de faciliter l'installation de bornes de recharge de VE. Conformément aux modifications, le syndicat de copropriété a l'obligation d'obtenir un Electrical Planning Report (EPR), ou rapport de planification électrique, et de répondre aux demandes d'installation de bornes de recharge dans un délai de trois mois. Ces modifications comprennent aussi l'abaissement des seuils de vote pour l'approbation de ces demandes.

Graphique 6 : Aperçu d'une demande pour une borne de recharge de VE (C.-B.)

PROPRIÉTAIRE DU CONDO

1 **Le ou la propriétaire doit s'adresser à l'équipe de gestion de son immeuble** afin d'obtenir de l'information concernant les politiques existantes en matière de recharge de VE de son immeuble.

› Le ou la propriétaire devrait confirmer son admissibilité au rabais. L'équipe de gestion de l'immeuble devrait obtenir un EPR, et envisager la commande d'un plan « EV-Ready ».

2 Le ou la propriétaire doit **choisir un(e) entrepreneur(e)** en fonction du type d'équipement de recharge de VE qui l'intéresse, et demander un devis pour **l'installation et les schémas.**

3 Le ou la propriétaire doit **soumettre une demande pour une borne de recharge de VE** à son syndicat de copropriété.

› Le ou la propriétaire doit s'assurer que sa demande contient tous les éléments requis par la *Strata Property* Act de la C.-B.

SYNDICAT DE COPROPRIÉTÉ

4 **Le syndicat de copropriété doit alors répondre,** et peut demander un vote avec les autres copropriétaires pour que la demande soit acceptée.

› Le syndicat de copropriété doit répondre dans un délai de 90 jours. Si un vote à la majorité des copropriétaires est atteint, la demande doit être approuvée, sauf si certains critères de refus sont remplis.

5 Le ou la propriétaire et le syndicat de copropriété **concluront alors une entente sur la recharge de VE** précisant la répartition des coûts, de la propriété et des responsabilités.

› Le ou la propriétaire devrait soumettre 2 demandes (préapprobation et post-installation) pour obtenir des rabais pour les bornes de recharge.

› = Étapes et considérations supplémentaires

ÉTAPE 1 — Adressez-vous à l'équipe de gestion de votre immeuble pour obtenir de l'information concernant les politiques existantes en matière de recharge de VE de votre immeuble

La C.-B. offre des ressources supplémentaires pour vous informer et faciliter l'installation de bornes de recharge de VE dans les immeubles à condos.

Faites appel gratuitement à une conseillère ou un conseiller en VE

En C.-B., BC Hydro peut vous mettre en contact avec une conseillère ou un conseiller en VE qui vous offrira jusqu'à cinq heures gratuites de conseils et d'aide à la planification en lien avec la recharge et l'équipement pour VE.

Vérifiez votre admissibilité aux rabais pour la recharge de VE de la C.-B.

Le programme de rabais « Go Electric » pour bornes de recharge de VE de la C.-B. peut fournir jusqu'à 137 000 $ de financement par complexe immobilier, réparti en trois types de rabais :

1. Rabais pour un plan d'adaptation aux VE, ou plan « EV-Ready » (jusqu'à concurrence de 3 000 $)
2. Rabais pour l'infrastructure adaptée aux VE, ou « EV-ready », couvrant les coûts d'infrastructure et d'installation (jusqu'à concurrence de 600 $ par espace de stationnement, ou 120 000 $ au total)
3. Rabais pour l'achat d'une borne de recharge (jusqu'à concurrence de 2 000 $ par borne, ou 14 000 $ au total)

Le site Web de BC Hydro décrit les immeubles et les dépenses admissibles à chaque programme de rabais. Bien que les demandes de rabais doivent être soumises après avoir obtenu l'approbation du conseil d'administration de la copropriété, connaître les critères d'admissibilité peut renforcer votre proposition en démontrant qu'il est possible de réduire considérablement les coûts du projet. Cela vous permet aussi de déterminer les documents nécessaires pour le processus d'approbation par le syndicat de copropriété.



Rapports de planification électrique (EPR) et plans « EV-Ready »

En C.-B., tous les immeubles de condos comprenant 5 logements ou plus doivent obtenir un EPR auprès d'une personne qualifiée avant le 31 décembre 2026, ou le 31 décembre 2028, selon la région. Ce rapport décrit la capacité électrique actuelle et prévue de la copropriété, et aide le syndicat de copropriété à planifier l'intégration de technologies telles que les VE et les thermopompes. Le coût de l'EPR est couvert grâce au fonds d'exploitation de la copropriété.

Un plan « EV-Ready » est un document plus détaillé, préparé par un(e) entrepreneur(e) en électricité agréé(e), et/ou un(e) ingénieur(e) en électricité spécialisé(e) dans la planification d'infrastructures de recharge de VE. Ce type de plan est particulièrement utile pour les installations de grande envergure. Un plan « EV-Ready » comprend généralement des évaluations du site, un plan d'aménagement des infrastructures, et des estimations des coûts nécessaires pour fournir au moins un espace de stationnement adapté aux VE à chaque logement. Les plans « EV-Ready » admissibles peuvent bénéficier d'un rabais allant jusqu'à 75 % des coûts de leur élaboration, jusqu'à concurrence de 3 000 $. Certaines municipalités offrent du financement complémentaire. **Un plan « EV-Ready » n'est pas obligatoire pour faire approuver votre demande pour une borne de recharge, mais il est nécessaire pour être admissible au rabais pour les infrastructures de recharge.**

Bien que les EPR soient généralement d'un niveau beaucoup plus élevé que les plans « EV-Ready », un EPR fournit des preuves à l'appui aux propriétaires souhaitant installer des bornes de recharge. Il peut être financièrement avantageux de faire produire les deux types de rapports par le même fournisseur.

Une fois qu'un immeuble a obtenu un EPR, ou que le délai pour en obtenir un est passé, le syndicat de copropriété doit suivre le processus d'approbation de l'installation de recharge décrit dans la *Strata Property Act* et dans les règlements connexes concernant l'approbation d'un projet de recharge, décrit ci-dessous.

ÉTAPE 2 — Sélectionnez un(e) entrepreneur(e) et effectuez une évaluation du site.

Cette étape est identique à celle décrite à l'étape 2 du processus général, à la page 19.

ÉTAPE 3

Sélectionnez un(e) entrepreneur(e) et soumettez une demande à votre syndicat de copropriété pour de la recharge de VE

Après avoir choisi votre entrepreneur(e) (page 9), vous pourriez avoir à collaborer ensemble pour rassembler les renseignements nécessaires à votre demande auprès du syndicat de copropriété. À l'heure actuelle (il est conseillé aux lectrices et aux lecteurs de consulter la loi mise à jour pour consulter les exigences à jour), la *Strata Property Act* de la C.-B. stipule que la demande d'installation d'une borne de recharge de VE déposée par le ou la propriétaire du condo doit comprendre les éléments suivants :

1. Les coordonnées du propriétaire et le numéro de lot de copropriété
2. Une description de l'infrastructure de recharge proposée
3. L'emplacement proposé de l'infrastructure de recharge
4. Le numéro ou l'emplacement de l'espace de stationnement où l'infrastructure de recharge serait utilisée
5. Le nom et les coordonnées d'un(e) entrepreneur(e) qualifié(e) pour apporter les modifications faisant l'objet de la demande d'approbation
6. Une description, préparée par l'entrepreneur(e), des travaux requis pour effectuer les modifications proposées
7. Un devis, préparé par l'entrepreneur(e), indiquant :
   - le coût des modifications proposées;
   - le temps nécessaire pour apporter les modifications proposées.

ÉTAPE 4

Réponse du syndicat de copropriété et approbation potentielle des copropriétaires

En vertu de la *Strata Property Act,* le syndicat de copropriété doit répondre à la proposition d'un copropriétaire dans un délai de 90 jours. Il ne peut refuser la demande que pour les enjeux suivants :

- La compatibilité de l'infrastructure de recharge proposée avec l'infrastructure de recharge existante ou future
- La capacité de l'installation électrique de l'immeuble, et la demande actuelle et prévue sur cette installation électrique.

Autrement, le syndicat de copropriété ne peut pas refuser la demande sans motif valable.

Afin de faciliter davantage les procédures d'approbation, la province a abaissé le seuil de vote des copropriétaires de 75 % à 50 % pour les demandes de dépense provenant du fonds de prévoyance, si les coûts sont liés à l'installation de bornes de recharge de VE (comme les plans « EV-Ready » ou les EPR). Le seuil de 50 % s'applique également aux changements importants concernant l'utilisation ou l'apparence des parties communes, ainsi qu'à l'acquisition ou à la cession de parties privatives. Un vote à la majorité de 75 % demeure nécessaire pour approuver les cotisations spéciales, y compris celles destinées aux installations de recharge de VE.

ÉTAPE 5

Entente sur la recharge de VE et installation

Comme la C.-B. offre des rabais pour les bornes de recharge de VE et la rénovation des immeubles, il y a deux étapes supplémentaires à suivre par rapport au processus général pour en faire la demande : une demande de préapprobation, et une demande finale après l'installation.

Étapes pour l'obtention de rabais et pour l'installation de bornes de recharge de VE en C.-B.

1. **Demande de préapprobation de rabais :** après avoir obtenu l'approbation du syndicat de copropriété et des copropriétaires, vous pouvez soumettre une demande de préapprobation pour le rabais sur l'infrastructure « EV-Ready » et pour le rabais sur la borne de recharge, à partir du site Web de BC Hydro. Cette démarche doit être effectuée avant l'achat ou l'installation des bornes de recharge. Vous recevrez une réponse de la province par courriel dans les 30 jours. Il est recommandé de remplir la demande de préapprobation après avoir reçu l'accord de votre syndicat de copropriété, car vous disposerez de six mois à compter de la date de préapprobation pour réaliser le projet. Le processus d'approbation de l'immeuble peut prendre jusqu'à trois mois, ce qui raccourcirait les délais d'installation.
2. **Installation de la borne de recharge :** après avoir reçu la préapprobation du financement pour la borne de recharge, vous pouvez commencer l'installation. Votre électricien(ne) obtiendra les permis nécessaires, et vous fournira un formulaire de contrat d'installation une fois les travaux terminés. Ce document est nécessaire pour votre demande de rabais pour de la borne de recharge.
3. **Demande de rabais :** une fois les travaux terminés, soumettez vos factures pour la borne de recharge et l'installation, vos photos, et toute autre documentation requise à B.C. Hydro, qui vous versera votre remboursement dans les 90 jours.



ÉTAPES ET CONSIDÉRATIONS SPÉCIFIQUES À L'ONTARIO

L'Ontario suit une procédure d'approbation similaire à celle du processus général, mais comprend des dispositions qui permettent aux syndicats de copropriété de lancer des projets d'installation de bornes, moyennant un préavis, et, dans certains cas, sans vote (dépendamment du coût et des répercussions, et à condition qu'un préavis soit donné).

La Loi sur les condominiums de l'Ontario a été mise à jour en mars 2019 afin de définir ce processus et d'établir des exigences relatives :

- aux éléments à inclure dans une demande pour une borne de recharge de VE adressée à un syndicat de copropriété ;
- au délai de 60 jours dont dispose le syndicat de copropriété pour répondre aux demandes pour une borne de recharge de VE ;
- aux conditions de refus d'une demande.

Graphique 7 : Aperçu d'une demande pour une borne de recharge de VE (Ontario)

PROPRIÉTAIRE DU CONDO	SYNDICAT DE COPROPRIÉTÉ
1 **Le ou la propriétaire doit s'adresser à l'équipe de gestion de son immeuble** afin d'obtenir de l'information concernant les politiques existantes en matière de recharge de VE de son immeuble.	
2 Le ou la propriétaire doit **choisir un(e) entrepreneur(e)** en fonction du type d'équipement de recharge de VE qui l'intéresse, et demander un devis pour **l'installation et les schémas.**	
3 Le ou la propriétaire doit **soumettre une demande pour une borne de recharge de VE** à son syndicat de copropriété.	
› Le ou la propriétaire doit s'assurer que sa demande contient tous les éléments requis par la Loi sur les condominiums de l'Ontario.	
	4 **Le syndicat de copropriété doit alors répondre,** et peut demander un vote avec les autres copropriétaires pour que la demande soit acceptée.
	› Le syndicat de copropriété doit répondre dans un délai de 60 jours et accepter la demande, sauf si certains critères de refus sont remplis.
5 Le ou la propriétaire et le syndicat de copropriété **concluront alors une entente sur la recharge de VE** précisant la répartition des coûts, de la propriété et des responsabilités.	
› Le ou la propriétaire et le syndicat de copropriété disposent d'un délai de 90 jours pour conclure cette entente.	

› = Étapes et considérations supplémentaires

ÉTAPE 1 — Adressez-vous à l'équipe de gestion de votre immeuble pour obtenir de l'information concernant les politiques existantes en matière de recharge de VE de votre immeuble

Cette étape est identique à celle décrite à l'étape 1 du processus général, à la page 17.

ÉTAPE 2&3 — Sélectionnez un(e) entrepreneur(e) et soumettez une demande d'installation de recharge de VE au syndicat de copropriété.

La Loi sur les condominiums de l'Ontario prévoit des procédures différentes selon que la demande d'installation de bornes de recharge est déposée par le propriétaire de condo, ou par le syndicat de copropriété.

Demande déposée par le propriétaire du condo :

Après avoir rassemblé tous les renseignements concernant l'immeuble et reçu les schémas et devis de l'entrepreneur(e) en installation de bornes de recharge, le propriétaire du condo doit soumettre une demande au syndicat de copropriété. En Ontario, la Loi sur les condominiums stipule que la demande doit :

- être faite par écrit;
- indiquer le nom du propriétaire et son adresse postale ;
- être signée par le propriétaire ;
- comprendre les plans, devis et renseignements concernant l'installation proposée, y compris son emplacement.

La Loi stipule également que le syndicat de copropriété doit collaborer avec le propriétaire du condo, et leur fournir dans les meilleurs délais tout renseignement, toute permission ou toute autorisation nécessaire à la préparation de la demande.

Demande déposée par le syndicat de copropriété :

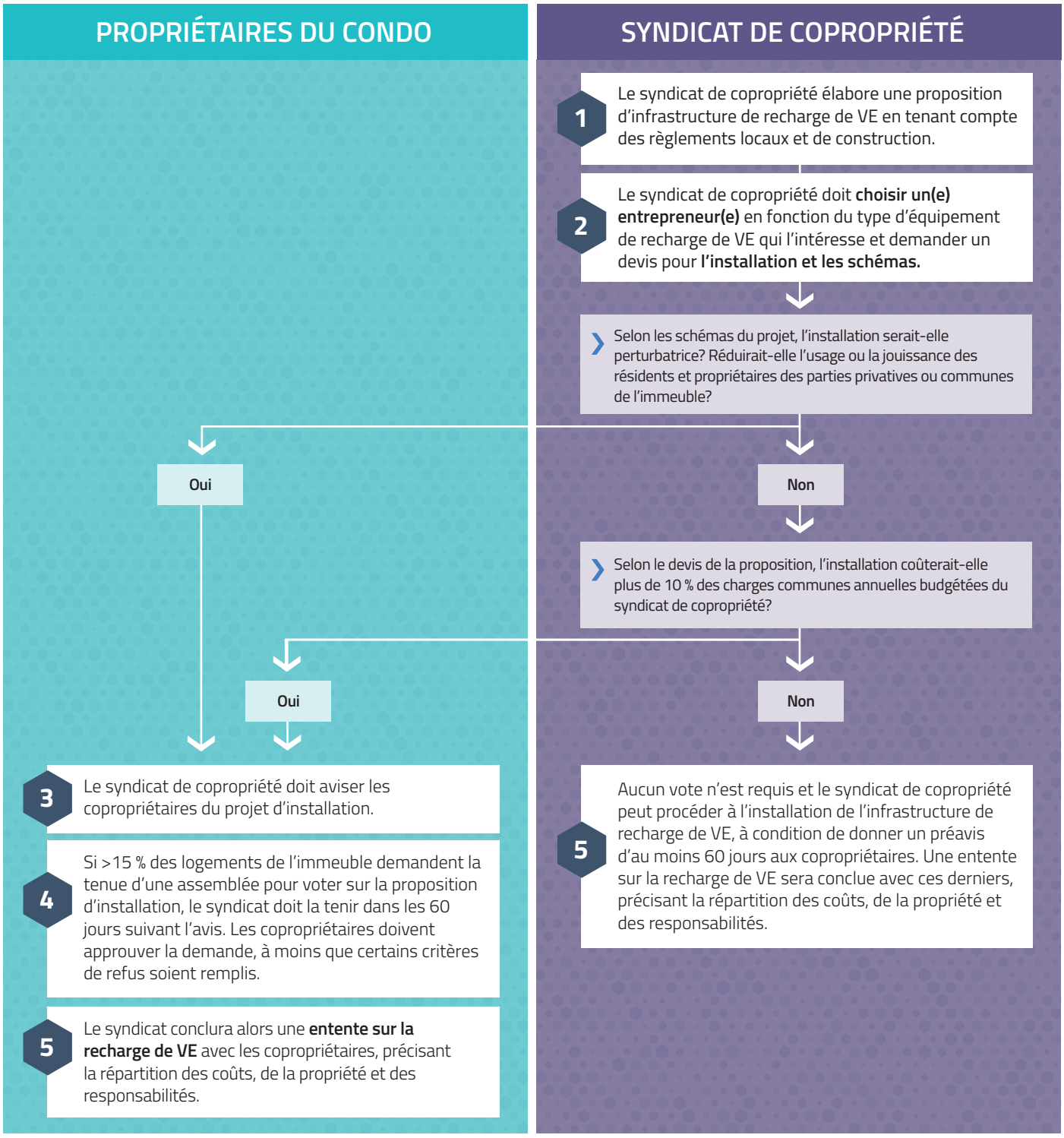
En Ontario, si l'installation de bornes de recharge est proposée par le syndicat de copropriété (p. ex., pour un usage commun, ou pour être louée à des propriétaires privés, mais appartenant toujours à l'immeuble), c'est le coût du projet qui détermine la procédure d'approbation. Selon ces informations, le syndicat de copropriété pourrait être en mesure de contourner l'étape 4 du processus d'approbation.

Si le coût de l'installation proposée est inférieur ou égal à 10 % des charges communes annuelles budgétées, aucun vote n'est requis, à condition qu'un préavis de 60 jours soit donné aux copropriétaires et que l'installation ne perturbe pas la vie en communauté. L'immeuble peut alors procéder à l'installation de l'infrastructure de recharge de VE, si, selon l'avis raisonnable du conseil d'administration, les propriétaires de condos estiment que l'installation n'entraînera pas une « réduction importante » ou une « élimination de l'usage ou de la jouissance de leur partie privative ou des parties communes ou des biens de l'association ».

Si le coût de l'installation proposée excède 10 % des charges communes annuelles budgétées, un vote pourrait être requis, surtout si l'installation est considérée comme perturbatrice. Dans ce cas, si plus de 15 % des logements demandent la tenue d'une assemblée pour voter sur la proposition d'installation, ils doivent le faire dans les 60 jours suivant la réception de l'avis. Le syndicat de copropriété doit alors tenir l'assemblée demandée, soit lors de la prochaine assemblée générale annuelle, soit dans un délai de 35 jours. Si aucune réunion n'est demandée, l'immeuble peut procéder à l'installation.



Graphique 8 : Demande pour de la recharge de VE déposée par un syndicat de copropriété en Ontario



› = Étapes et considérations supplémentaires

ÉTAPE 4 — Réponse du syndicat de copropriété et potentielle approbation des copropriétaires

En Ontario, un délai de 60 jours à compter du dépôt de la demande est accordé au syndicat de copropriété pour répondre à la demande. Le syndicat peut refuser la demande seulement si l'une des conditions suivantes est remplie :

- L'installation irait à l'encontre de la Loi sur les condominiums ou du Code de sécurité relatif aux installations électriques
- Elle nuirait à l'intégrité structurelle de l'immeuble.
- Elle poserait un risque grave pour la santé et la sécurité d'une personne, ou un risque grave de dommages matériels.

Tout refus doit être justifié par un rapport écrit rédigé par un professionnel qualifié expliquant les motifs, puis remis au propriétaire. Autrement, le syndicat doit accepter la proposition. Il peut proposer une alternative (par exemple, installer la borne de recharge ailleurs ou différemment, ou utiliser sa politique de recharge ou son fournisseur habituel), à condition que cette alternative n'entraîne pas de coûts supplémentaires excessifs pour le propriétaire.

ÉTAPE 5 — Entente sur la recharge de VE et installation

Une fois la demande acceptée, le propriétaire et le syndicat de copropriété doivent conclure une entente sur la recharge de VE dans un délai de 90 jours. Cette entente doit préciser les responsabilités de chacun en matière d'installation, d'entretien, d'assurance et de réparation, ainsi que les conditions de propriété et d'utilisation.

Bien que plusieurs clauses de l'entente soient laissées à la discrétion du propriétaire et du syndicat, il demeure que, si la demande d'installation est déposée par un propriétaire de condo, le propriétaire en assumera les coûts, sauf indication contraire dans l'entente. Cette entente doit être enregistrée au titre de propriété du logement du propriétaire pour entrer en vigueur.

Si l'installation est initiée par le syndicat de copropriété, toutes leurs dépenses liées à la recharge de VE sont des charges communes (c'est-à-dire partagées entre tous les propriétaires au prorata des quotes-parts fixées dans l'entente).

Tout différend en lien avec une demande d'un propriétaire pour une borne de recharge ou à une entente sur la recharge de VE est soumis à une médiation et à un arbitrage obligatoires. Ces demandes doivent suivre ces procédures dans les six mois suivant le rejet d'une demande par le conseil d'administration, ou à compter de l'expiration du délai accordé au conseil et au propriétaire pour conclure une entente, afin d'éviter qu'une demande ne soit considérée comme abandonnée.





ÉTAPES ET CONSIDÉRATIONS SPÉCIFIQUES AU QUÉBEC

Le Québec suit une procédure d'approbation semblable au processus général, mais peut se passer de l'approbation des copropriétaires si l'installation a lieu entièrement dans une partie privative. Si des modifications sont apportées aux parties communes (p. ex., panneau électrique partagé, câblage traversant des murs mitoyens, etc.), l'autorisation des copropriétaires est nécessaire.

En août 2025, le Gouvernement du Québec a publié un guide disponible sur le site Web du Ministère des Transports du Québec, qui peut être utile : Guide sur la recharge de véhicules électriques pour les syndicats de copropriété, les propriétaires et les gestionnaires de bâtiments multilogements édition 2025.

ÉTAPE 1 — Adressez-vous à l'équipe de gestion de votre immeuble pour obtenir de l'information concernant les politiques existantes en matière de recharge de VE de votre immeuble

Cette étape est identique à celle décrite à l'étape 1 du processus général (page 17), mais la vérification de l'admissibilité au remboursement s'y rajoute.

Vérifiez votre admissibilité aux rabais pour la recharge de VE au Québec.

Le programme Roulez vert du Québec peut fournir jusqu'à 49 000 $ par complexe immobilier pour l'achat, la location à long terme, et l'installation de bornes de recharge multilogements, couvrant jusqu'à 50 % des dépenses admissibles, ou jusqu'à concurrence de 5 000 $ par connecteur ou borne de recharge sans fil.

Les critères d'admissibilité sont les suivants (consultez le site Web du Gouvernement du Québec pour obtenir les renseignements les plus récents sur le programme) :

- **Admissibilité de l'immeuble :** pour être admissible, un IRLM doit être situé au Québec et comprendre au moins cinq logements, ou au moins trois si l'immeuble a été construit avant le 1er octobre 2018. L'immeuble doit aussi être à usage résidentiel ou mixte, et comporter des espaces de stationnement regroupés dans une aire commune.
- **Admissibilité des dépenses :** les fonds peuvent servir à l'achat ou à la location à long terme de bornes de recharge admissibles et à l'infrastructure nécessaire, ainsi qu'aux plans de recharge de VE, aux permis, et aux systèmes de gestion de l'énergie des VE (EVEMS).

Bien que les demandes de rabais doivent être soumises après l'installation de la borne, connaître les critères d'admissibilité à l'avance peut vous permettre de déposer une demande plus solide en vous aidant à rassembler la documentation nécessaire et à augmenter vos chances d'approbation. De plus, au moins 31 municipalités du Québec offrent aussi des subventions pour l'achat de VE ou pour des infrastructures de recharge. Vérifiez auprès de votre juridiction les conditions d'admissibilité et les économies supplémentaires potentielles. Le site Web de Roulons électriques offre une liste à jour du financement et des subventions disponibles aux niveaux municipaux, provinciaux et nationaux : www.roulonselectrique.ca/fr/guide-du-vehicule/economie-de-couts/subventions-municipalites/villes/

ÉTAPE 2&3 — Sélectionnez un(e) entrepreneur(e) et soumettez une demande officielle à votre syndicat de copropriété

Ces étapes sont identiques à celles décrites dans le processus général, à la page 19.

ÉTAPE 4

Attendez la réponse du syndicat de copropriété et obtenez l'approbation des copropriétaires

Au Québec, la réglementation stipule quand l'approbation des copropriétaires est requise, selon que les travaux d'installation ont lieu sur une partie privative ou commune. Quoi qu'il en soit, il est d'usage de demander l'autorisation au conseil d'administration du condo pour tout projet de travaux.

Exigences légales

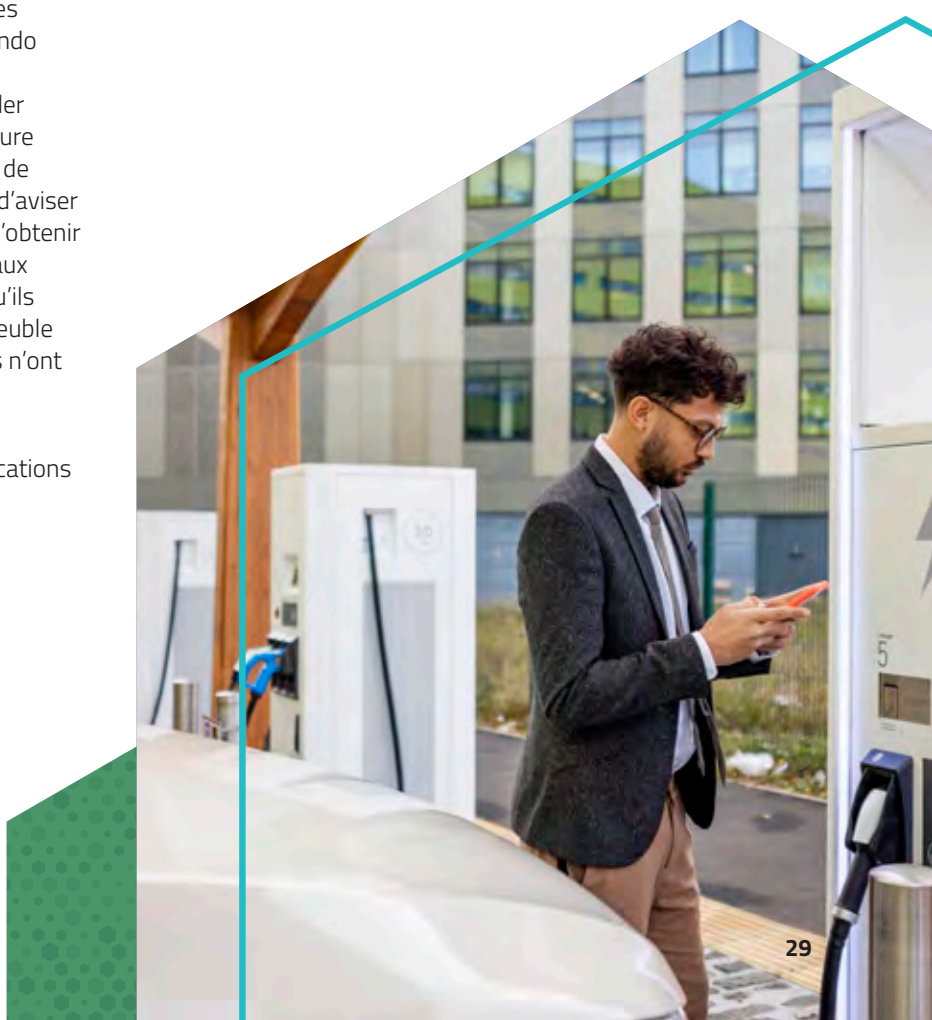
Selon le Code civil du Québec, la nécessité d'obtenir l'approbation des copropriétaires pour l'installation d'une borne de recharge de VE dépend du statut des espaces de stationnement. Il existe trois catégories possibles :

- **Partie privative :** espace de stationnement numéroté appartenant à un(e) copropriétaire spécifique et réservé à son usage exclusif.
- **Partie commune à usage restreint :** espace de stationnement appartenant à tous les copropriétaires, mais dont l'utilisation peut être autorisée à un sous-groupe, ou à un(e) seul(e) copropriétaire.
- **Partie commune :** espace de stationnement appartenant à l'ensemble des copropriétaires et ouvert à tous les copropriétaires.

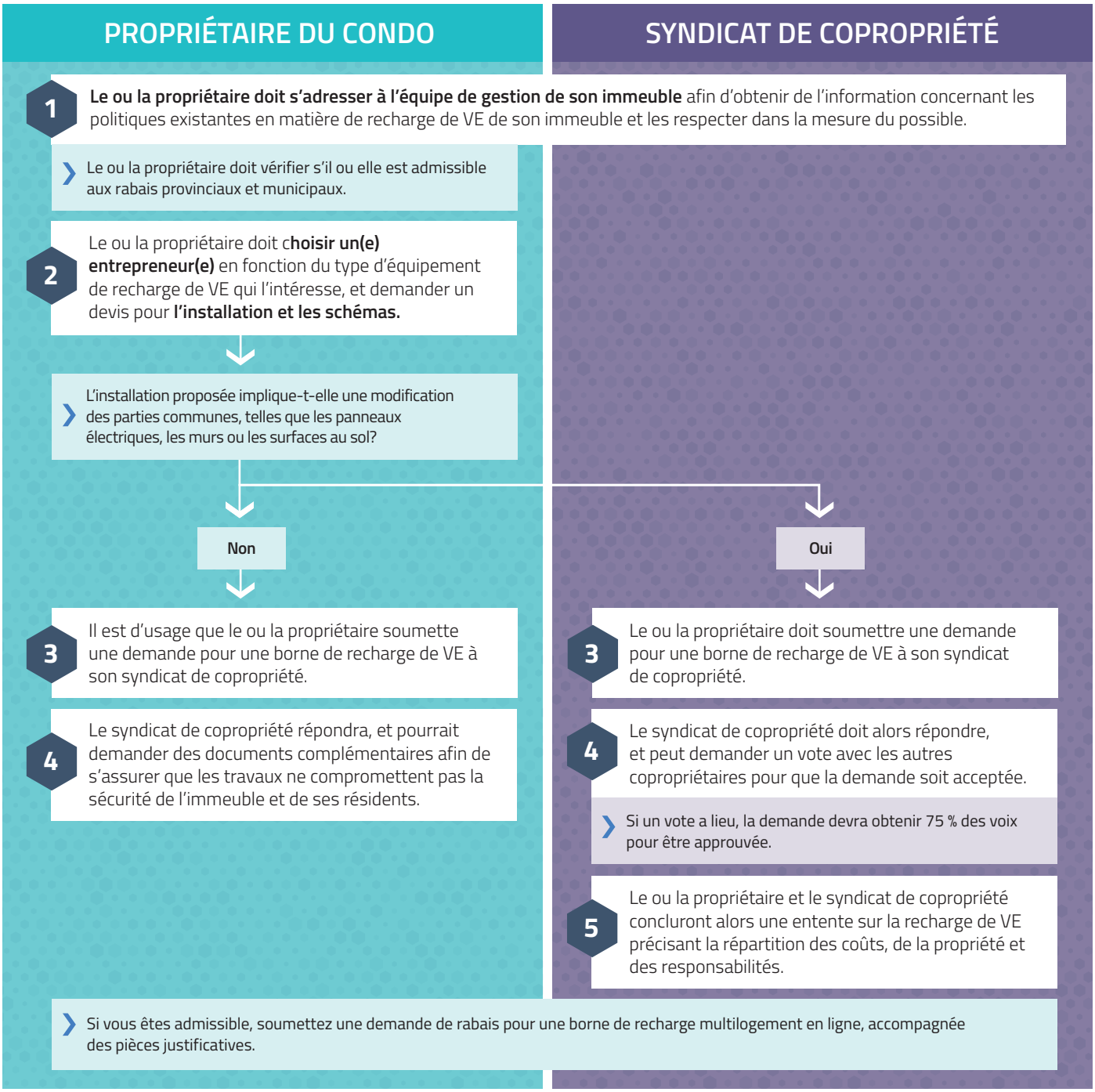
Dépendamment du statut de l'espace de stationnement, le processus suivant s'applique :

- Si les travaux se déroulent entièrement sur des parties privatives de l'IRLM, et que le ou la propriétaire du condo prend tous les coûts et la consommation d'électricité en charge, il ou elle peut aller de l'avant sans demander l'approbation des autres copropriétaires. L'infrastructure de recharge peut être démontée et conservée en cas de déménagement ou de vente. Il est d'usage toutefois d'aviser le conseil d'administration du condo des travaux, et d'obtenir son approbation afin qu'il puisse vérifier que les travaux sont effectués par des personnes compétentes, et qu'ils ne présentent aucun risque pour la sécurité de l'immeuble et des copropriétaires. Cependant, les copropriétaires n'ont aucun fondement juridique pour refuser l'installation.
- Si l'espace de stationnement est situé sur une partie privative, mais que les travaux impliquent des modifications aux parties communes, l'approbation des autres copropriétaires est nécessaire.
- Si l'espace de stationnement est une partie commune (propriété partagée par le syndicat de copropriété), l'approbation des autres copropriétaires est requise, et les coûts sont répartis proportionnellement à la valeur de leurs quotes-parts. Les frais d'entretien peuvent être répartis en fonction de la valeur ou de l'usage, selon qu'ils sont couverts par les fonds communs du syndicat de copropriété, ou par des frais d'utilisation :
- Le syndicat de copropriété est déjà responsable de l'entretien et de la conservation des parties communes, et peut y ajouter l'infrastructure de recharge de VE.
- Si la borne de recharge peut mesurer la consommation individuelle des utilisateurs, leur consommation d'électricité peut être facturée comme un service, et ainsi contribuer à payer les frais d'entretien et de réparation de l'infrastructure.

Dans la plupart des cas, il sera nécessaire d'effectuer des travaux impliquant des modifications ou des améliorations des parties communes de l'immeuble. Il est donc probable que l'approbation des autres copropriétaires soit requise par la loi. La demande devra recueillir 75 % des voix pour être approuvée.



Graphique 9 : Aperçu d'une demande pour une borne de recharge de VE (QC)



› = Étapes et considérations supplémentaires

ÉTAPE 5

Entente sur la recharge de VE et installation

Une fois l'entente sur la recharge de VE signée et les travaux d'installation terminés, vous pouvez soumettre une demande au programme Roulez Vert du Québec afin d'obtenir jusqu'à 49 000 $ d'aide financière pour l'installation de bornes de recharge multilogements.

Rabais du Québec

Une fois l'installation des bornes de recharge de VE terminée, vous pouvez soumettre une demande de rabais afin de récupérer une partie de vos dépenses.

1. **Choisissez une approche pour votre demande :** adoptez l'une des deux approches suivantes pour soumettre une demande :
   - Demande conjointe : le propriétaire du condo, le gestionnaire du condo, ou la société de copropriété assume tous les coûts du projet et soumet une seule demande de remboursement. Les factures doivent être à son nom pour le prouver.
   - Partage des coûts : les coûts communs sont répartis entre les copropriétaires ou les locataires qui possèdent un VE, et chacun d'entre eux soumet une demande de remboursement.
2. **Rassemblez les pièces justificatives :** rassemblez les pièces justificatives relatives à votre installation de recharge, comme des copies de vos preuves de paiement, des factures, des photos, et le contrat de location (si vous êtes locataire) ou le numéro d'identification du véhicule de votre VE (si vous êtes propriétaire du condo).
3. **Créez un compte utilisateur sur le site Web du Gouvernement du Québec et soumettez votre demande :** inscrivez-vous aux services en ligne et faites votre demande à l'adresse www.quebec.ca/transports/transport-electrique/aide-financiere-vehicule-electrique/recharge/borne-multilogement/procedure/suivre-traitement-demande-borne-recharge-multilogement
4. Vous serez avisé(e) par courriel une fois votre demande approuvée, et recevrez votre remboursement par la poste sous forme de chèque dans un délai de quatre à six semaines.





5

CONCLUSION

Nous espérons que ce guide constituera une ressource pratique pour les propriétaires et les résident(e)s de condo, les conseils d'administration de condo et de copropriétés, les équipes de gestion d'immeuble, et les promoteurs immobiliers qui pensent à installer des bornes de recharge de VE dans leurs immeubles.

Pour toute question qui n'a pas été abordée ici, veuillez vous reporter aux nombreuses autres ressources externes que nous avons incluses tout au long de ce guide, ou contactez :

Plug'n Drive
plugndrive.ca
contact@plugndrive.ca

Clean Energy Canada
cleanenergycanada.org
info@cleanenergycanada.org

PLUG 'N DRIVE

À propos de Plug'n Drive

Plug'n Drive est une organisation à but non lucratif qui accélère l'adoption des VE au Canada afin de maximiser les avantages environnementaux et économiques d'un secteur des transports électrifié. Notre vision est d'aider le Canada à atteindre son objectif de vente 100 % de véhicules électriques d'ici 2035, ou avant.

Depuis 2011, nous avons fait d'incroyables progrès dans notre mission grâce à une variété de programmes d'éducation des consommateurs, incluant le lancement du premier Electric Vehicle Discovery Centre (CDVE) au monde à Toronto, la série d'événements Exposition ambulante de VE, ainsi que la Remorque d'éducation sur les VE (RDV) mobile. Nos partenariats corporatifs comprennent des constructeurs de VE, des services publics, des fabricants de bornes de recharge de VE, et plus encore.

Pour plus d'informations sur Plug'n Drive, visitez **plugndrive.ca**.

CLEAN ENERGY CANADA

À propos de Clean Energy Canada

Clean Energy Canada est un groupe de réflexion de l'Université Simon Fraser. Fondé en 2010 par Merran Smith, fellow du Centre for Dialogue, Clean Energy Canada œuvre à accélérer la transition énergétique du Canada vers les énergies propres en partageant l'histoire du virage au niveau mondial vers des énergies renouvelables, des technologies propres et des industries durables.

Nous menons des recherches originales, organisons des dialogues influents, informons les décideurs politiques, et encourageons l'engagement du public. En bref, nous croyons que la transition vers les énergies propres est une occasion unique pour le Canada de bâtir une économie résiliente, florissante et inclusive.

Pour plus d'informations sur Clean Energy Canada, visitez **cleanenergycanada.org.**

Remerciements

Plug'n Drive et Clean Energy Canada remercient Gowling WLG et Gilbert's LLP pour leur examen juridique et leurs précieuses observations qui ont permis d'enrichir cette publication.



PLUG 'N DRIVE

CLEAN ENERGY CANADA

www.plugndrive.ca

cleanenergycanada.org