

**RÉPONSES D'HYDRO-QUÉBEC DISTRIBUTION
À LA DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS N° 1
DE L'UMQ**

Références :

- B-0004, HQD-1, document 1
- B-0005, HQD-1, document 2
- B-0009, HQD-1, document 3
- Site Internet de « Circuit électrique »

Note : dans ce document, le terme « projet » réfère à l'objet de la demande déposée par le Distributeur.

Préambule :

« Le Gouvernement indique également vouloir s'assurer que les ménages qui opteront pour des VÉ pourront compter sur des bornes de recharge en nombre suffisant dans les lieux publics et le long des grands axes routiers partout sur le territoire. »

(Pièce B-0004, page 8, lignes 1 à 3)

ET :

« Sur la base de ce ratio, près de 1 600 BRCC additionnelles sont donc nécessaires pour desservir les 390 000 VEÉ prévus à l'horizon 2027. »

(Pièce B-0004, page 15, lignes 24-25)

Demande :

1. Le Distributeur est-il en mesure de préciser si d'autres initiatives, en sus de son actuel projet, permettront de réaliser l'intention gouvernementale exprimée dans le cadre de sa Politique énergétique publiée en 2016 eu égard à la présence de bornes de recharge en nombre suffisant ?

Réponse :

- 1 **Plusieurs initiatives complémentaires sont consignées dans le Plan directeur**
- 2 **de Transition Énergétique Québec (TEQ). Voir la réponse à la question 6.4 de**
- 3 **la demande de renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQD-2, document 1.**

Préambule :

« Le Circuit électrique est le premier réseau de bornes de recharge publiques pour véhicules électriques du Canada. Il offre la recharge à 240 volts et à 400 volts. Les bornes sont installées dans les stationnements de ses nombreux partenaires partout au Québec et dans le Nord-Est de l'Ontario. »

(site Internet du Circuit électrique)

ET :

« Le modèle de déploiement de ces bornes, en collaboration avec des partenaires privés, est viable compte tenu de l'investissement relativement modeste qu'il requiert. Toutefois, ce type de bornes, bien qu'encore très pertinent, ne suffit plus à répondre à la demande, à l'exception de celle provenant des VHR, en raison du temps requis pour la recharge. »

(Pièce B-0004, page 40, lignes 6 à 10)

ET :

« Toutefois, l'évolution de la technologie des VÉ et la croissance exponentielle de ce type de véhicules au Québec, associées à la difficulté de trouver de nouveaux partenaires pour le cofinancement de l'infrastructure de recharge, amènent aujourd'hui un besoin d'adaptation du modèle d'affaires et la mise en place d'une nouvelle stratégie quant au déploiement du réseau de bornes de recharge. »

(Pièce B-0004, page 10, lignes 8 à 12 – notre souligné)

Demandes :

2. Le Distributeur peut-il énoncer avec précision les différences entre le modèle d'affaires du Circuit électrique et celui de son projet ?

Réponse :

1 **Le Projet du Distributeur cible uniquement le déploiement de bornes de**
2 **recharge rapide. La principale différence du modèle d'affaires du Projet est**
3 **son mode de financement, qui n'implique plus de partenaires devant accepter**
4 **de financer la moitié du coût de l'actif.**

5 **D'une part, comme indiqué au préambule, compte tenu de l'absence de**
6 **rentabilité de l'infrastructure de recharge rapide publique et des coûts**
7 **importants liés à l'investissement, il est aujourd'hui très difficile de trouver**
8 **des partenaires pour l'installation de BRCC.**

9 **D'autre part, en l'absence de partenaires, le Distributeur est libre de**
10 **positionner ses bornes sur les sites de son choix. En effet, dans la mesure où**
11 **un partenaire accepte de financer la moitié des coûts, il le fait généralement**
12 **afin que l'équipement soit installé sur son terrain, alors que ce site n'est peut-**
13 **être pas l'emplacement le plus stratégique pour répondre aux besoins des**
14 **électromobilistes (accessibilité, éclairage, commerces avoisinants), ni le plus**

1 facile à raccorder au réseau électrique du Distributeur. Voir les critères de
2 sélection d'un site à la réponse à la question 1.3.11 de SÉ-AQLPA à la pièce
3 HQD-2, document 5.

3. Dans ses études, le Distributeur a-t-il estimé l'impact de son projet sur la rentabilité des bornes déjà installées dans le cadre du Circuit électrique ?

Réponse :

4 Dans son analyse, le Distributeur a isolé tant l'infrastructure déjà existante
5 que le nombre de véhicules électriques déjà immatriculés. Même si l'actif
6 appartient au Distributeur, les bornes feront partie du Circuit électrique et
7 bénéficieront de la marque de commerce déjà bien établie au Québec. Une
8 recrudescence de bornes de recharge rapide permettra un accroissement
9 marqué du nombre de véhicules électriques, qui utiliseront également les
10 infrastructures du réseau Circuit électrique déjà en place.

11 En ce qui a trait à la rentabilité des bornes du Circuit électrique actuellement
12 en service, voir les réponses aux questions 1.3 et 1.4 de l'UC à la pièce HQD-2,
13 document 6.

4. Dans la mesure où cela s'applique, dans quelle proportion les sites des bornes du Circuit électrique pourraient-ils être récupérés dans le cadre du projet du Distributeur ?

Réponse :

14 Cette option n'est pas envisagée dans le cadre du Projet. Cela impliquerait
15 notamment le rachat de la portion de l'actif appartenant aux partenaires.

a. En d'autres termes, le réseau de recharge rapide sera-t-il déployé en parallèle à celui du Circuit électrique ou s'il y aura des reprises de sites ?

Réponse :

16 Les bornes qui seront déployées seront complémentaires au réseau de BRCC
17 déjà existant.

18 Voir également la réponse à la question 2.3 de la demande de renseignements
19 n° 1 de la Régie à la pièce HQD-2, document 1.

5. Le Distributeur peut-il préciser si, à sa connaissance, d'autres projets de déploiement de BRCC (privés, municipaux) sont en gestation sur le territoire du Québec ?

Réponse :

1 Il n'y a pas, à la connaissance du Distributeur et en raison de la non-rentabilité
2 actuelle des bornes de recharge rapide, d'autres projets notables de
3 déploiement à venir au Québec.

a. Le cas échéant, dans la phase d'élaboration de son projet, comment le Distributeur a-t-il tenu compte de ces autres projets (privés ou municipaux) ?

Réponse :

4 Le cas échéant, le Distributeur ajustera son plan de déploiement afin de
5 s'assurer que le réseau réponde aux besoins des électromobilistes et
6 soutienne adéquatement la croissance du nombre de véhicules électriques au
7 Québec.

Préambule :

« Le Projet pourrait, sous certaines conditions, être éligible à un appui financier dans le cadre de ce programme. »

(Pièce B-0004, page 10, lignes 22-23)

Demande :

6. Le Distributeur est-il en mesure de mettre à jour ce commentaire relatif à une possible aide financière par le biais d'un programme mis en place par le gouvernement fédéral ?

Réponse :

8 Voir la réponse à la question 6.1.1 de la demande de renseignements n° 1 de
9 la Régie à la pièce HQD-2, document 1.

Préambule :

« Enfin, le Projet, en plus d'être à l'avantage de l'ensemble de la clientèle grâce à un accroissement des ventes d'électricité et de permettre l'accroissement des VÉ sur les routes du Québec, n'exerce pas de pression à la hausse sur les tarifs du Distributeur. »

(Pièce B-0004, page 7, lignes 12 à 14 – notre souligné)

ET :

« L'exploitation d'un service public de recharge rapide pour VÉ n'est pas une activité de distribution d'électricité et la Régie ne fixe pas les tarifs de ce service. Il ne s'agit donc pas d'une activité réglementée au sens où la Régie n'en réglemente pas les tarifs. »

(Pièce B-0009, page 6, lignes 29 à 31)

ET :

« Le gouvernement fixe les tarifs d'utilisation du service public de recharge pour VÉ; »
(Pièce B-0009, page 6, ligne 11)

ET :

« À cet effet, le Distributeur soutient que la présente formation ne doit pas se prononcer sur l'autorisation d'un programme ou d'un investissement en vertu de l'article 73 de la LRÉ, mais plutôt sur la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles à l'exploitation d'un service public de recharge rapide pour les VÉ, de même que sur les montants globaux de dépenses nécessaires pour l'exploitation de ce service. »

(Pièce B-0009, page 7, lignes 15 à 17)

ET :

Tableau 14

(Pièce B-0009, page 17)

Demandes :

7. Sachant d'une part que le gouvernement du Québec, qui établira un tarif pour ce réseau de recharge rapide, n'a pas encore établi un tel tarif, et sachant d'autre part que la Régie n'a pas encore statué sur la juste valeur des actifs acquis dans le cadre de ce projet, comment le Distributeur peut-il déjà soutenir que son projet n'exerce pas de pression à la hausse sur les tarifs du Distributeur ?

Réponse :

1 **L'analyse financière du Projet repose sur les paramètres et hypothèses tels**
2 **que présentés au dossier, comme dans le cadre de n'importe quel dossier**
3 **déposé par le Distributeur à la Régie.**

4 **Le tarif de recharge aux bornes qui a été appliqué dans l'analyse économique**
5 **du Projet et dans l'analyse de l'impact sur les revenus requis du Distributeur**
6 **reflète le tarif de 11,50 \$ annoncé par le gouvernement du Québec dans son**
7 **projet de Règlement sur les tarifs d'utilisation du service public de recharge**
8 **rapide pour véhicules électriques. Suivant l'adoption de ce règlement, le taux**
9 **en vigueur pourra être modifié selon la volonté du gouvernement.**

10 **Il est à noter que le Projet du Distributeur n'exercerait pas de pression à la**
11 **hausse sur ses tarifs même sous l'hypothèse que le tarif de recharge aux**
12 **bornes de recharge rapide devait être maintenu à son niveau actuel de**

1 **10 \$/heure sur tout l'horizon d'analyse. En effet, le tarif de recharge aux**
2 **bornes n'est pas un facteur ayant un impact majeur sur les revenus requis du**
3 **Distributeur associés au Projet puisqu'une part significative des revenus**
4 **provient des recharges à domicile. Voir à cet effet la réponse à la question**
5 **16.2 de la demande de renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQD-2,**
6 **document 1.**

8. Le Distributeur peut-il confirmer la compréhension de l'UMQ à l'effet que son projet n'exercera pas de pression à la hausse sur les tarifs du Distributeur dans la mesure où l'ensemble des hypothèses qui sous-tendent le scénario illustré au tableau 14 se confirment ?

Réponse :

7 **Le Projet du Distributeur est rentable économiquement sous les hypothèses**
8 **retenues et n'exercera pas de pression à la hausse sur ses tarifs. Le**
9 **Distributeur s'est assuré de la robustesse économique du Projet sous**
10 **différents scénarios où certaines de ses hypothèses ne se confirmeraient pas.**
11 **Voir également les analyses de sensibilité présentée en réponse aux**
12 **questions 16.1 et 16.2 de la demande de renseignements n° 1 de la Régie à la**
13 **pièce HQD-2, document 1.**

9. Le Distributeur peut-il expliquer, toutes choses étant égales par ailleurs, ce qui pourrait arriver aux tarifs du Distributeur si certaines hypothèses de revenus et de dépenses qu'il utilise dans son scénario se révèlent erronées ?

Réponse :

14 **Voir les réponses aux questions 16.1 et 16.2 de la demande de**
15 **renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQD-2, document 1.**

10. Le Distributeur peut-il confirmer (ou, le cas échéant, infirmer) la compréhension de l'UMQ à l'effet que les opérations liées à un service public de recharge électrique étant une activité non-réglémentée, aucune variation de rentabilité liée à ces opérations ne peut influencer les tarifs du Distributeur, que ce soit à la hausse ou à la baisse ?

Réponse :

16 **Voir les réponses aux questions 1.1 et 1.3 de la demande de renseignements**
17 **n° 1 de la Régie à la pièce HQD-2, document 1.**

11. Dans quelle mesure le rythme de diffusion des voitures électriques (en pourcentage du parc automobile), de même que les ventes générées par le réseau de recharge rapide (le projet), pourraient-ils être affectés par le niveau du tarif qui sera mis en place par le gouvernement ?

- a. En d'autres termes, le Distributeur entrevoit-il qu'il y ait une élasticité-prix de la demande entre le niveau du tarif qui sera défini et le nombre de recharges sur le réseau ?

Réponse :

1 **Voir les réponses aux questions 6.6, 6.7 et 8.3 de l'AQCIE-FCEI à la pièce**
2 **HQD-2, document 3.**

- b. Si le Distributeur juge que l'élasticité-prix de la demande est nulle ou faible, est-il exact d'en déduire qu'il considère les ventes supplémentaires liées aux recharges domestiques comme étant l'objectif premier de son projet ?

Réponse :

3 **Ce n'est pas le cas. Le Projet vise d'abord à soutenir la Politique énergétique**
4 **2030 du gouvernement, qui fixe des objectifs en termes de croissance du**
5 **nombre de VÉ en circulation au Québec. La considération des ventes**
6 **additionnelles à domicile a pour simple but de démontrer, notamment, que les**
7 **coûts du Projet sont raisonnables, ce dont doit s'assurer la Régie en vue de**
8 **leur inclusion aux revenus requis du Distributeur, selon les termes de l'article**
9 **52.1.2 de la LRÉ.**

Préambule :

« L'analyse économique du Projet tient compte des durées de vie utile des équipements selon le type d'installation, soit les bornes et les infrastructures. Ces durées de vie ont fait l'objet d'une analyse, laquelle attribue une durée de vie moyenne de 8 ans pour les bornes de recharge et de 20 ans pour les infrastructures. »

(Pièce B-0009, page 16, lignes 7 à 10 – notre souligné)

Demandes :

12. Comment le Distributeur a-t-il validé ses hypothèses de durée de vie des bornes et des infrastructures?

Réponse :

1 Voir la réponse à la question 5.4 de l'AHQ-ARQ à la pièce HQD-2, document 2,
2 pour la durée de vie des bornes établie à 8 ans.

3 Pour les infrastructures, l'hypothèse retenue par le Distributeur s'appuie sur
4 une analyse faite à l'interne soutenue par les conclusions d'une firme
5 d'ingénierie.

- a. Le Distributeur a-t-il comparé ses hypothèses avec l'état des équipements (bornes et infrastructures) qui font partie du Circuit électrique ?

Réponse :

6 Le Distributeur a utilisé toutes les données historiques et l'expérience du
7 Circuit électrique.

13. Quelle est la définition exacte du terme « infrastructures » dans le cadre du projet du Distributeur (i.e., ce qui est inclus et ce qui est exclu dans ce terme) ?

Réponse :

8 Ce terme désigne les équipements requis pour la mise en place et la
9 protection physique des bornes, leur raccordement au réseau du Distributeur
10 et leur alimentation électrique. Sous cette catégorie d'actifs sont regroupés
11 les coûts des travaux civils sur le site nécessaires à la mise en place des
12 bases en béton, les frais pour services professionnels et d'ingénierie ainsi
13 que les coûts d'acquisition et d'installation des équipements électriques tels
14 que les modules d'alimentation électrique, les sectionneurs de maintenance et
15 les équipements d'éclairage.

Préambule :

« En outre, on ne saurait trop insister sur l'importance de mettre en place un réseau de bornes dont la répartition géographique est non seulement optimale, mais également étendue. »

(Pièce B-0004, page 39, lignes 10 et 11 – notre souligné)

Demandes :

14. Quelle différence le Distributeur fait-il entre une distribution optimale et une distribution étendue ?

Réponse :

1 **Les deux notions utilisées par le Distributeur font référence à une installation**
2 **de bornes, en quantité adaptée à l'achalandage, dans des endroits**
3 **stratégiques respectant ses critères de sélection de sites (voir la réponse à la**
4 **question 1.3.11 de SÉ-AQLPA à la pièce HQD-2, document 5), et ce, partout au**
5 **Québec, là où le besoin se fera sentir.**

- a. Le cas échéant, le Distributeur a-t-il déjà défini des critères permettant d'inclure une notion d'étendue territoriale dans son futur réseau ?

Réponse :

6 **Voir la réponse à la question 1.3.11 de SÉ-AQLPA à la pièce HQD-2,**
7 **document 5.**

15. La distribution optimale qu'envisage le Distributeur dans le cadre de son projet pourrait-elle être soumise à un critère de présence minimale de bornes BRCC sur tous les marchés urbains au Québec ?

Réponse :

8 **Voir la réponse à la question 1.3.11 de SÉ-AQLPA à la pièce HQD-2,**
9 **document 5.**

10 **La présence minimale de bornes de recharge rapide dans toutes les zones**
11 **urbaines du Québec n'est pas un critère en soi. C'est davantage la distance**
12 **entre deux sites, l'achalandage aux bornes, les données d'immatriculation**
13 **fournies par la SAAQ et les habitudes de déplacement sur les corridors**
14 **routiers du Québec qui déterminent, en plus de tous les autres critères, la**
15 **nécessité d'installer ou non une ou plusieurs bornes de recharge rapide.**