



Par SDÉ et courriel

Le 13 février 2019

Me Véronique Dubois  
Secrétaire  
Régie de l'énergie  
Tour de la Bourse  
800, rue du Square-Victoria  
2<sup>e</sup> étage, bureau 2.55  
Montréal (Québec) H4Z 1A2

**Joelle Cardinal**  
Avocate

Hydro-Québec – Affaires juridiques  
4<sup>e</sup> étage  
75, boul. René-Lévesque Ouest  
Montréal (Québec) H2Z 1A4

Tél. : 514 289-2211, poste 5211  
Télec. : 514 289-2007  
C. élec. : Cardinal.Joelle@hydro.qc.ca

**OBJET : Demande relative à l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques**  
**Dossier Régie: R-4060-2018 / Notre dossier : R054285 JOT**

---

Chère consœur,

Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité (le « Distributeur ») répond aux contestations de l'AQCIE-FCEI à certaines réponses de sa demande de renseignements dans ce dossier.

#### Réponse à la question 2.4

Comme il appert de la section 3.4 de la pièce HQD-1, document 1 (B-0004), le nombre de véhicules utilisé aux fins des analyses économique et financière (tableau 4 de la pièce HQD-1, document 2 [B-0009]) n'inclut que les véhicules entièrement électriques (VEÉ). La part des recharges, tant à domicile qu'aux BRCC, attribuable au Projet pour les véhicules hybrides rechargeables (VHR) est donc nulle.

#### Réponse à la question 2.5

Comme le Distributeur l'indique en réponse à la question 4.2 du ROÉÉ, le temps de recharge correspond au temps moyen réellement observé pour les bornes du Circuit électrique actuellement en service. Cette moyenne étant calculée à partir de l'ensemble des recharges observées dans une année, elle tient donc implicitement compte de la variabilité qui pourrait exister d'un mois à l'autre.

De surcroît, le Distributeur précise que les données réelles indiquent que l'écart entre la durée moyenne des recharges en été (avril à novembre) et celle en hiver (décembre à mars) est de l'ordre de seulement 10 %. L'apport d'un raffinement additionnel dans l'analyse pour tenir compte d'une si faible variabilité saisonnière apporterait une fausse précision.

#### Réponse à la question 2.7

Le Distributeur a indiqué que les analyses ont été réalisées sous l'hypothèse que les véhicules parcouraient annuellement en moyenne 18 000 km. Si cette distance était réduite à 15 000 km (soit une baisse de 17 %), les revenus de recharge, aux bornes et à domicile, seraient réduits proportionnellement.

Or, en réponse à la question 16.2 de la demande de renseignements n° 1 de la Régie à la pièce HQD-2, document 1 (B-0014), le Distributeur a présenté l'impact d'une diminution des revenus de recharge de 20 % (et des coûts d'approvisionnement afférents) sur les analyses économique et financière. Considérant l'écart minime entre les réductions de revenus des deux scénarios (20 % contre 17 %), le Distributeur juge qu'il répond adéquatement à la demande de l'intervenant.

#### Réponse à la question 4.2.1

Les résultats de l'analyse de caractérisation sont présentés en réponse à la question 3.4 de l'intervenant.

#### Réponse à la question 6.4

En plus de la réponse à la question 16.1 de l'UC (pièce HQD-2, document 6 [B-0019]), le Distributeur réfère l'intervenant à la réponse à la question 1.2.1 de SÉ-AQLPA (pièce HQD-2, document 5 [B-0018]).

#### Réponses aux questions 7.3.1 à 7.3.4

D'emblée, le Distributeur soutient que les réponses à ces questions fournissent l'information pertinente à l'examen du présent dossier. Toutefois, afin d'assurer aux participants au dossier et à la Régie que le processus d'acquisition a été suivi avec toute la rigueur habituelle, il apporte les informations complémentaires suivantes.

La réponse à la question 7.3.1 du Distributeur indique les dates d'attribution des contrats issus des deux appels de propositions. Le Distributeur précise qu'il n'y a eu aucun autre appel de propositions, ayant conduit à la conclusion de contrats, que ceux mentionnés dans la réponse. Comme indiqué, le premier appel de propositions couvrait les bornes de recharge. Quant au second, il visait les dalles

de béton, les affiches, les infrastructures civiles et les services d'installation. Les autres éléments mentionnés à la réponse à la question 7.3.2 sont couverts par des contrats-cadres déjà existants chez le Distributeur.

En complément à sa réponse à la question 7.3.3, le Distributeur mentionne qu'aux fins de l'appel de propositions public visant les bornes, il a contacté un nombre important de manufacturiers. Neuf soumissionnaires ont confirmé leur intérêt et quatre ont effectivement déposé une soumission. Les contrats, d'une durée maximale de trois ans, ont finalement été attribués à deux soumissionnaires ayant répondu avec succès aux différentes exigences techniques.

Quant à l'appel de propositions pour l'installation des bornes sur dalle de béton, une centaine d'entrepreneurs ont été invités à déposer une offre. 18 propositions ont été reçues (partielles ou complètes) et 5 fournisseurs différents retenus. Les contrats sont d'une durée d'un an.

Enfin, en lien avec sa réponse à la question 7.3.4, le Distributeur réitère qu'il procède à un nombre substantiel d'acquisitions de biens et services dans le cours normal de ses activités et les achats prévus dans le cadre du Projet se font de façon similaire, soit à travers des contrats-cadres existants. Le Distributeur rappelle que ces derniers sont eux-mêmes conclus à la suite d'appels de propositions.

### Réponse à la question 8.3

Le Distributeur considère que les réponses aux questions 6.6 et 8.3 sont complètes et il lui apparaît difficile de les clarifier puisque l'intervenant ne précise pas, dans sa contestation, en quoi les réponses du Distributeur ne fournissent pas l'information recherchée.

### Réponse à la question 10.19

Le Distributeur croit important de rappeler ce qui suit.

Le ratio actuel au Québec est d'environ 110 VEÉ par borne. Mais, malgré ce ratio beaucoup plus faible que celui de 250 suggéré dans la question, on constate présentement un manque de bornes. Certaines d'entre elles sont mêmes saturées par un achalandage très important, et ce, alors même que le nombre de VEÉ au Québec est de l'ordre de 20 000. Il est important de comprendre que le déploiement des BRCC ne peut être planifié sur la simple base d'un ratio cible. Il faut notamment considérer leur répartition géographique afin de couvrir l'ensemble du territoire et offrir un service équivalent partout au Québec.

Attendre, comme le propose l'intervenant, d'atteindre un ratio de 250 VEÉ par borne avant d'implanter de nouvelles bornes équivaut à s'assurer que les véhicules soient sur les routes avant d'ajuster et de dimensionner au plus juste le

réseau de bornes. Cette approche va à l'encontre des principes reconnus en matière d'implantation d'une infrastructure de recharge rapide et nie l'existence même de l'effet induit. En effet, la preuve au dossier montre que la présence d'une infrastructure de recharge rapide suffisante est un préalable à la croissance du parc de VEÉ. L'expérience des régions chefs de file en matière d'électrification des transports le démontre sans ambiguïté.

Considérant ce qui précède, le scénario proposé par l'intervenant est impraticable.

#### Réponse à la question 10.7

D'emblée, le Distributeur rappelle que l'intervenant demandait de « fournir les références au support de l'affirmation selon laquelle le ratio BEV-DCFC optimal est de 250 » et d'indiquer comment ce niveau avait été établi. Or, la réponse donnée par E3 contient l'information demandée.

Le Distributeur souligne que les hyperliens fournis dans les réponses mènent aux études indiquées et invite l'intervenant à les consulter s'il le juge nécessaire. Le Distributeur souligne également que la dernière colonne du tableau R-10.7 présente un bref résumé de la teneur de chacune des études mentionnées. Le Distributeur se questionne quant à la pertinence du dépôt au dossier d'une telle masse d'études, comme le demande l'intervenant dans sa contestation. Leur analyse par les intervenants et la Régie exigerait un temps considérable tout en n'offrant qu'un éclairage limité, voire inexistant, quant au débat faisant l'objet du présent dossier.

Par ailleurs, le Distributeur indique que la compréhension de l'intervenant selon laquelle il s'agit, pour les deux références mentionnées, de calculs effectués par E3 est erronée. Ainsi, concernant les données de *Department of Energy, 2017* et de *IHS*, le tableau R-10.7 indique que « these two datasets had been used together in the Massachusetts NREL study and where therefore readily available »<sup>1</sup>.

#### Réponse à la question 10.9

Le Distributeur confirme qu'il y a effectivement une inversion dans la légende de la figure R-10.9.

---

<sup>1</sup> Page 44, ligne « Department of Energy, 2017 », dernière colonne.

Veillez recevoir, chère consœur, nos meilleures salutations.

*(s) Joelle Cardinal*

**JOELLE CARDINAL**, avocate

JC/jg

c.c. Intervenants (par courriel seulement)