

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

NO : R-4060-2018

HYDRO-QUÉBEC, personne morale de droit public légalement constituée en vertu de la *Loi sur Hydro-Québec* (RLRQ, c. H-5) ayant son siège social au 75, boul. René-Lévesque Ouest, dans les ville et district de Montréal, province de Québec, H2Z 1A4

Demanderesse

Et

Intervenants

DEMANDE RELATIVE À L'ÉTABLISSEMENT D'UN SERVICE PUBLIC DE RECHARGE RAPIDE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

ARGUMENTATION DU DISTRIBUTEUR

A. OBJET DE LA PRÉSENTE AUDIENCE

1. La Demande du Distributeur vise à obtenir la reconnaissance par la Régie de l'énergie (la « **Régie** ») de la juste valeur des actifs et des montants globaux des dépenses nécessaires à la mise en place et à l'exploitation d'un réseau de bornes de recharge rapide à courant continu (« **BRCC** ») à travers tout le Québec (le « **Projet** »).
2. Le Projet du Distributeur a comme objectif la mise en place d'un service public de recharge rapide constitué de près de 1 600 BRCC sur une période de 10 ans, soit jusqu'en 2027. Plus précisément, le Distributeur souhaite installer 115 BRCC au Québec durant l'année 2019.
3. Dans sa décision procédurale D-2018-166, la Régie a autorisé de façon provisoire la création d'un compte d'écarts et de reports (« **CÉR** ») hors base de tarification

permettant de comptabiliser les coûts du Projet, lequel est sujet à confirmation ou modification, le cas échéant, par la décision au fond dans le présent dossier.

B. NATURE DU PROJET

Le contexte

4. D'entrée de jeu, le Distributeur estime nécessaire de revenir sur le contexte ayant mené au dépôt de la demande du Distributeur dans le présent dossier.
5. Le 9 octobre 2015, le gouvernement du Québec (le « **Gouvernement** ») a divulgué son *Plan d'action en électrification des transports 2015-2020* ayant notamment pour objectif l'augmentation du nombre de véhicules électriques (« **VE** ») dans le parc automobile du Québec et a par la suite rendu publique sa Politique énergétique 2030 intitulée *L'Énergie des Québécois, source de croissance* (la « **Politique 2030** »).

« Alors, le projet qu'on a déposé, le dossier qu'on a déposé s'inscrit dans une volonté qui a été clairement exprimée par le gouvernement du Québec de favoriser l'électrification des transports et cette volonté-là s'est traduite par des cibles de véhicules électriques sur les routes du Québec. Donc, on a... on parle d'une cible de cent mille (100 000) véhicules électriques à l'horizon vingt-vingt (2020), trois cent mille (300 000) en vingt-six (2026), et un million (1 M) en vingt-trente (2030), et c'est dans la foulée de cette volonté-là qu'il y a eu adoption de la loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques qui a été adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale le quinze (15) juin dernier. Et d'ailleurs, le gouvernement a appuyé à nouveau cette volonté-là dans son budget en mars dernier où il maintient son appui aux subventions à l'achat des véhicules électriques.

Alors, lorsqu'on regarde la littérature sur le sujet, l'électrification des transports et l'adoption des véhicules électriques, on se rend compte qu'il y a un consensus parmi les experts et ce consensus-là c'est au sujet de la présence d'un réseau de bornes de recharge rapide. Donc, il s'agit vraiment d'un pilier qui est essentiel pour qu'il y ait une adoption rapide de ces véhicules-là. »

Michaël Neyrinck, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 83 et ss.

6. Le déploiement d'infrastructures de recharge rapide est d'ailleurs l'une des principales mesures identifiées par le Gouvernement dans la Politique 2030 pour favoriser l'adoption des véhicules entièrement électriques (« **VEÉ** ») et atteindre les cibles à cet effet.
7. Le Distributeur rappelle que la Politique 2030 a comme cible un million de VEÉ en 2030. Les 390 000 VEÉ en 2027 visés par le Distributeur sont essentiels à l'atteinte de cet objectif. Comme mentionné en audience, le Projet vise uniquement la croissance des VEÉ puisque les VHR constituent une technologie de transition.

« Il est important de préciser que le ratio utilisé pour le Distributeur ne concerne que les véhicules tout électrique et ne porte que sur les bornes de recharge rapide. Il ne prend en compte que les bornes publiques permettant une recharge universelle. »

Michaël Neyrinck, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 88

« Parce que, pour la très grande majorité des gens, passer à une voiture hybride rechargeable, c'est l'étape vers le (sic) voiture électrique. »

Daniel Breton, N.S. du 10 avril 2019, volume 3, p. 222

8. C'est dans ce contexte que le 15 juin 2018, la *Loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques* est entrée en vigueur. Par le biais de cette dernière, l'article 52.1.2 est notamment ajouté à la *Loi sur la Régie de l'énergie* (la « **Loi** »).
9. Le 15 juin 2018, la *Loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques* adopte également le nouvel article 22.0.2 de la *Loi sur Hydro-Québec* :
 - « 22.0.2. Le gouvernement fixe par règlement les tarifs d'utilisation d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques établi par la Société. »
10. Ce nouveau cadre législatif s'inscrit dans l'établissement des tarifs d'électricité prévus à l'article 52.1 de la Loi.

Les principes réglementaires applicables

11. Le Distributeur soutient que cet amendement législatif s'insère harmonieusement dans l'ensemble des dispositions tarifaires de la Loi.
12. L'exploitation d'un service public de recharge rapide pour VÉ n'est pas une activité de distribution d'électricité au sens de l'article 52.1 de la Loi et, comme mentionné plus haut, la Régie ne fixe pas les tarifs de ce service et le Distributeur n'a pas de droit exclusif de distribution. Il ne s'agit donc pas d'une activité réglementée au sens où la Régie n'en fixe pas les tarifs.

« C'est certain qu'il s'agit ici d'ajouter des actifs, j'aimerais dire d'ajouter des actifs au réseau, mais il n'est pas prévu d'élargir la définition de réseau de distribution dans le contexte législatif actuel. Donc, on ajoute des actifs à notre base de tarification sans qu'ils deviennent pour autant des actifs de distribution, mais pour le Distributeur, c'est une activité qui va contrôler de bout en bout là, de l'installation jusqu'à l'exploitation, puis l'entretien et la maintenance. »

13. Il importe de souligner que la demande du Distributeur ne se rapporte pas à des « actifs destinés au transport ou à la distribution » d'électricité et ne concerne pas non plus une modification au réseau de distribution. Conséquemment, aucune autorisation ne doit être demandée ni obtenue auprès de la Régie en vertu de l'article 73 de la Loi.

B-0004, HQD-1, document 1

B-0009, HQD-1, document 3

14. En effet, lorsqu'elle fixe ou modifie les tarifs d'électricité du Distributeur, conformément à l'article 52.1 de la Loi, la Régie doit tenir compte des revenus requis pour assurer l'exploitation du service public de recharge rapide tel que prévu à l'article 52.1.2 de la Loi, lesquels sont détaillés à son alinéa 2.

« 52.1. Dans tout tarif qu'elle fixe ou modifie, applicable par le distributeur d'électricité à un consommateur ou une catégorie de consommateurs, la Régie tient compte des coûts de fourniture d'électricité et des frais découlant du tarif de transport supportés par le distributeur d'électricité, des revenus requis pour assurer l'exploitation du réseau de distribution d'électricité, des montants d'aide financière accordés et versés en vertu de l'article 39.0.1 de la Loi sur Hydro-Québec (chapitre H-5) dans la mesure où le distributeur n'a pas été remboursé de ces montants et, en y apportant les adaptations nécessaires, des paragraphes 6° à 10° du premier alinéa de l'article 49 ainsi que des deuxième et troisième alinéas de ce même article. La Régie s'assure également que les ajustements au tarif L intègrent l'évolution des coûts de fourniture de l'électricité patrimoniale alloués à cette catégorie. »

« 52.1.2 Lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif suivant l'article 52.1, la Régie tient compte des revenus requis par le distributeur d'électricité pour assurer l'exploitation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques visé à l'article 22.0.2 de la Loi sur Hydro-Québec (chapitre H-5).

Ces revenus sont déterminés par la Régie en tenant compte notamment de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles à l'exploitation d'un tel service public, des montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation de ce service et des revenus d'exploitation qu'en perçoit le distributeur d'électricité

La Régie tient également compte des préoccupations économiques, sociales et environnementales que peut lui indiquer le gouvernement par décret. »
(nos soulignés)

15. L'article 52.3 de la Loi, établissant les revenus requis, réfère à l'article 49 de la Loi, lequel encadre ce qui doit être inclus dans cette base de tarification, dont les revenus requis tels que décrits à l'article 52.3 de la Loi.

« 52.3. Les revenus requis pour assurer l'exploitation du réseau de distribution d'électricité sont établis en tenant compte des dispositions des paragraphes 1° à 10° du premier alinéa de l'article 49, du dernier alinéa de ce même article et des articles 50 et 51, compte tenu des adaptations nécessaires. »

49. Lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif de transport d'électricité ou un tarif de transport, de livraison ou d'emmagasinage de gaz naturel, la Régie doit notamment:

1° établir la base de tarification du transporteur d'électricité ou d'un distributeur de gaz naturel en tenant compte, notamment, de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau de transport d'électricité ou d'un réseau de distribution de gaz naturel ainsi que des dépenses non amorties de recherche et de développement et de mise en marché, des programmes commerciaux, des frais de premier établissement et du fonds de roulement requis pour l'exploitation de ces réseaux;

2° déterminer les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation du service notamment, pour tout tarif, les dépenses afférentes aux programmes commerciaux, et pour un tarif de transport d'électricité, celles afférentes aux contrats de service de transport conclus avec une autre entreprise dans le but de permettre au transporteur d'électricité d'utiliser son propre réseau de transport;

[...] »

(nos soulignés)

B-0014, HQD-2, document 1

16. Considérant ce qui précède, le Distributeur affirme que l'inclusion des revenus requis associés au Projet à la base de tarification du Distributeur est ainsi expressément prévue par l'amendement législatif de la Loi, soit l'article 52.1.2.

« Il reste qu'il s'agit d'un projet d'investissements et quand on demande à la Régie d'établir la juste valeur des actifs et les montants globaux qui découlent de l'exploitation du réseau et de l'installation de ces actifs-là, ça se situe dans une perspective de est-ce que le projet que l'on propose est le projet adapté à l'atteinte des objectifs que l'on vise. Est-ce que les coûts que l'on envisage apparaissent raisonnables à la Régie, est-ce que le mode de déploiement, que ce soit en termes géographiques ou en termes de rythme apparaît raisonnable. Ce sont les questions sur lesquelles la Régie se pense dans le cadre de cette demande et il y a un montant qui est estimé à à peu près de cent vingt millions de dollars (120 M) pour ce projet-là, puis c'est des investissements qui seront suivis année après année par la Régie et elle pourra évaluer si on s'en tient au plan qu'on lui avait annoncé dans les grandes lignes et si on déploie même le nombre de bornes qui était encore une fois dans les grandes lignes, pas à la borne près, qui était annoncé dans le projet. »

Stéphanie Caron, N.S. du 10 avril 2019, volume 3, p. 34 et ss.
(nos soulignés)

17. Le Distributeur souligne à nouveau que le cadre législatif en place exige auprès de celui-ci qu'il assure un service public de recharge rapide pour les VÉ, c'est donc uniquement l'ampleur de celui-ci qui fait l'objet de la présente Demande.
18. Cela étant, la Régie doit tenir compte des revenus requis de ce service en reconnaissant la juste valeur des actifs et des montants globaux des dépenses nécessaires à la mise en place et à l'exploitation du réseau public de BRCC que le Distributeur a l'obligation de mettre en place.

Les autres éléments de l'encadrement réglementaire

19. Le Distributeur précise que dans le cadre de la décision D-2019-027, soit la décision tarifaire de 2019, la Régie a demandé à ce que les études sur l'usage de bornes de recharge et les habitudes de consommation des propriétaires de VÉ soient désormais présentées dans les plans d'approvisionnement du Distributeur.
20. La Régie demande également au Distributeur qu'il fasse rapport dans les prochains dossiers tarifaires de tout changement significatif dans les comportements des clients attribuables à la recharge de VÉ pouvant avoir un impact significatif sur les besoins à la pointe.
21. Par ailleurs, l'implantation d'un mécanisme de réglementation incitative (« **MRI** ») de type plafonnement des revenus associés à la distribution a été approuvée en avril 2017 aux fins de l'établissement des tarifs du Distributeur. Pour les trois années qui suivront, les revenus requis et la hausse tarifaire devront ainsi être déterminés sur la base du MRI. Le Projet du Distributeur s'échelonnant jusqu'en 2027 trouvera donc application au cours du premier MRI.

« Maintenant, au prochain MRI, si on suppose qu'on passera pas une étape de « rebasing » [...] Là eh bien, il y aura... le montant réel des mises en service de la valeur des investissements qui auront été intégrés à la base de tarification sera apparent pour un second cycle d'indexation. Et autre élément aussi, on a mentionné qu'on ferait des suivis dans le rapport annuel. Donc, le suivi qu'on entrevoit de faire à cet égard est un suivi qui fera état des investissements qui auront été effectivement réalisés au cours de l'année historique qui fait l'objet du rapport annuel. Et on devrait y voir également les montants déduits des éventuelles subventions. »

Stéphanie Caron, N.S. du 9 avril 2019, volume 2, p. 111 et ss.

Stéphanie Caron, N.S. du 10 avril 2019, volume 3, p. 44 et ss

22. Comme il sera plus amplement détaillé, dans ce contexte tarifaire et par prudence, le Distributeur demande la création d'un compte d'écarts et de reports (« **CÉR** ») pour y comptabiliser tous les coûts associés au Projet qui ont un impact sur ses revenus requis et qui n'auront pu être reflétés dans les tarifs au moment opportun, en considérant le MRI qui lui est applicable.

Stéphanie Caron, N.S. du 10 avril 2019, volume 3, p. 48 et ss.

C. CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Le nombre de BRCC

23. Dans le cadre de la détermination du nombre approprié de BRCC pour le Projet, le Distributeur s'est notamment appuyé sur l'objectif prévu à la Politique 2030, le cadre législatif en vigueur et a pris en compte l'objectif d'un faible impact sur les tarifs d'électricité.

24. Comme mentionné dans la section précédente, le déploiement étant progressif, le Distributeur l'adaptera en fonction du taux réel de pénétration des VEÉ au Québec, de même que de l'évolution technologique, tant pour le niveau d'autonomie des véhicules que pour les changements de puissance des équipements de recharge.

25. Considérant ce qui précède, la méthode utilisée pour déterminer le nombre de BRCC à installer s'appuie sur la notion de ratio optimal du nombre de VEÉ par BRCC, estimé à une borne pour 250 VEÉ (1/250). Ce ratio a été établi sur la base des données disponibles suite à l'expérience du Circuit électrique. Cette expertise a permis au Distributeur d'établir qu'afin de stimuler l'électrification des transports, le ratio actuellement de 1/112, doit progressivement augmenter jusqu'à 1/232 en 2027.

B-0004, HQD-1, document 1

B-0032, HQD-2, document 1.1

« Il faut faire grandir l'infrastructure de recharge publique à la même vitesse que la croissance du nombre de véhicules, mais il faut être là également un peu en amont. Donc, en fait, pourquoi on se tient en dessous? Bien, c'est comme je l'ai dit. On part au départ avec une infrastructure minimum pour couvrir le Québec puis on fait en sorte d'utiliser cet outil qui est reconnu comme un des éléments importants pour limiter la peur de la panne, et à ce moment-là, on s'assure d'avoir un minimum de déploiement et puis de suivre la progression du nombre de véhicules. Donc, on tend vers un ratio idéal à terme d'une borne pour deux cent cinquante (250) véhicules mais on s'y rend de façon progressive. »

Michaël Neyrinck, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 164 et ss.

« Donc, ce faisant, ça veut dire qu'il va peut-être falloir que le Circuit électrique revoit à la hausse son calendrier ou accélère son calendrier d'installation de bornes de recharge rapide parce que si les premiers qui se sont achetés des voitures électriques étaient ce qu'on appelle des early adopters, bien maintenant on va aller plus vers le grand public. Donc ces gens-là vont avoir besoin d'infrastructures qui vont être encore plus déployées à plus grande échelle pour faire en sorte de rassurer les gens parce que vous avez certainement entendu parler de ce qu'on appelle l'angoisse de l'autonomie, the range anxiety, donc c'est certain que ça va faire partie de l'équation, c'est-à-dire que si on n'a pas un réseau de bornes de recharge rapide déployé à la grandeur du Québec, on sera pas capables de rester des leaders en électrification des transports et de rassurer les gens quant à la possibilité pour eux de passer à la voiture électrique. »

Daniel Breton, N.S. du 10 avril 2019, volume 3, p.175 et ss.

« Pour ce qui est du ratio, le Distributeur s'est fait sa propre opinion qui, de toute façon, converge, converge avec la littérature et converge également avec les derniers éléments dans le rapport à venir de Dunsky. Et effectivement, quand je parlais d'hypothèses, je vous parle du ratio, effectivement le Distributeur a tenu compte dans son ratio, comme je vous l'ai dit, de la réalité aujourd'hui, mais on a tenu compte effectivement de la Loi ZEV qui a été mise en oeuvre depuis le début de l'année deux mille dix-huit (2018). »

Michaël Neyrinck, N.S. du 9 avril 2019, volume 2, p.215.

26. Le ratio optimal prend en compte le nombre de BRCC actuellement en service, le nombre de véhicules électriques actuellement immatriculés ainsi que la proportion de véhicules tout électriques, les prévisions de ventes de véhicules ainsi que celles de la proportion de véhicules tout électriques. Le Distributeur a également considéré les annonces des manufacturiers automobiles en lien avec les nouveaux modèles hybrides qui accepteront la recharge rapide et les prévisions quant à l'autonomie grandissante des véhicules, mais considère également l'utilisation réelle des véhicules sur les BRCC.

« Il est clair que le ratio ne peut pas être linéaire, s'il sera différent en Gaspésie ou à Montréal. Il faut tenir compte des heures réelles d'utilisation aux bornes et c'est pourquoi nous avons dans ce projet différents types de configuration de stations de recharge, parfois simple, parfois double, parfois quadruple. Cette configuration permet un ajustement en temps réel et permettra d'éliminer les fils d'attente et de préserver l'expérience utilisateur. »

Michaël Neyrinck, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p.91.

Michaël Neyrinck, N.S. du 9 avril 2019, volume 2, p. 53 et ss.

27. D'une part, le Distributeur est d'avis que le ratio qu'il propose est raisonnable et soumet que la densification du réseau en amont, tel que proposé, permettra de stimuler la croissance du nombre de VEÉ au Québec. Le Distributeur souhaite installer

des BRCC sur l'ensemble des axes routiers du Québec. D'autre part, le Projet du Distributeur étant flexible, ce dernier souligne que nombre de BRCC pourrait être ajusté, au besoin, dans le respect du budget prévu, en fonction de l'évolution du nombre de VEÉ sur les routes du Québec et des contraintes opérationnelles.

B-0032, HQD-2, document 1.1

« Lorsqu'on fait des corridors de recharge rapide, donc on installe, on prend une carte puis on fixe, on établit des points à tous les cinquante (50) kilomètres environ en fonction des services qui sont disponibles. On l'a fait encore la semaine dernière. Et, là, on se rend compte que, à un des points où est-ce qu'on avait établi un site potentiel, on se rend compte qu'il y a une borne Flo, par exemple. Bien, on va ailleurs. Le site est déjà desservi. Donc, on ajuste un déploiement en fonction de l'infrastructure de tiers qui est déjà présente. »

France Lampron, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 173.

« Et moi, dans le mémoire, dans la partie du mémoire que j'ai faite, ce que je dis c'est que, en fait, je les trouve extrêmement très, et voire trop prudent. »

Daniel Breton, N.S. du 10 avril 2019, volume 3, p.191

Un plan de déploiement flexible

28. Le Distributeur est d'avis qu'un plan d'action intégré opéré par une organisation avec une vision centrale permettant la couverture de l'ensemble du territoire du Québec sur des axes stratégiques demeure la meilleure solution pour un déploiement harmonieux d'un réseau pérenne de recharges rapides.

29. D'ailleurs, il y a peu de BRCC en réseau public installées par le secteur privé en raison de la non-rentabilité de ce type d'infrastructure avec les seuls revenus de recharge aux bornes. Il est donc peu probable que le nombre de bornes à recharge rapide installé par le privé soit significatif.

« We still think that there would be some, you know, private market participants who would invest in a DCFC network but not nearly at the same rate as what we're talking about here for Hydro-Québec. »

Brian Horii, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 111

« So, the revenue potential for these stations are far beyond what we see in the near term. And we certainly, in the near term, there is very little, if any, sort of profitability for these, other than the co-location-type benefits I talked about earlier. But, you know, we're forecasting this out many years and so, you know, further out in the future, you could start to see pockets of profitability for these DCFC, but definitely not on a wide scale, definitely not reaching into the rural areas. »

Brian Horii, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 153

« L'infrastructure, donc, la borne, l'actif a une durée de vie de huit (8) ans. Le calcul est très simple, le coût de la borne et de son installation... en fait le coût de la borne est à peine couvert par les revenus sans compter toute l'infrastructure civile et électrique qu'il faut mettre en oeuvre. Donc, je le répète et je confirme, une borne de recharge publique, installée par le privé n'est pas et ne sera pas rentable. »

Michaël Neyrinck, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 149.

Daniel Breton, N.S. du 10 avril 2019, volume 3, p. 199

30. Le Projet, par son déploiement adapté et progressif, offrira au Distributeur l'occasion de s'ajuster au marché, aux évolutions technologiques, d'analyser le juste équilibre entre l'offre et la demande et de conséquemment apporter les ajustements nécessaires au Projet.

« Almost all countries are still in the very early stages of adoption, so it's really difficult to sort of forecast what future levels are going to be based on the literature but we think it's a reasonable thing to use as a check for at least how do our numbers compare to what the literature says. »

Brian Horii, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 112.

« On reçoit les statistiques de la SAAQ à chaque mois, donc, à chaque mois, on est en mesure de voir par le code postal des immatriculations où sont les nouveaux véhicules et où il y a des besoins. Donc, je vous dirais que c'est quelque chose qu'on fait en continue. On regarde si les ventes de véhicules correspondent aux endroits qu'on a identifiés et en cours de route, on peut s'ajuster constamment. »

Michaël Neyrinck, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 176.

La demande quant à elle est bien maîtrisée par le circuit électrique, elle s'appuie sur trois points essentiels, donc le nombre de véhicules sur les routes pouvant être des clients potentiels de l'infrastructure de recharge, le minimum de bornes à mettre en service pour couvrir le territoire en tenant compte de la distance entre chacune des bornes et de l'autonomie moyenne des véhicules en circulation et finalement l'élément peut-être le plus important est l'achalandage réel sur les bornes et les éventuelles files d'attente.

Michaël Neyrinck, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p.91.

31. Le Distributeur adaptera au besoin, tant à la hausse qu'à la baisse, son plan de déploiement, afin de répondre aux besoins des électromobilistes et soutenir la croissance des VEÉ au Québec. Cette approche prudente est au cœur de la Demande du Distributeur et permettra de raffiner les hypothèses sous-jacentes à ses analyses, et ce, à la lumière des résultats des premières années de déploiement.

« R. L'hypothèse est la suivante : c'est qu'on souhaite devancer légèrement la demande...

Q. Oui.

R ... pour avoir un effet d'entraînement sur les ventes mais on ne souhaite pas être trop en... trop en avance sur la demande parce qu'avoir des bornes rapides qui ne servent à rien, qui ne sont pas utilisées, c'est pas... c'est pas une utilisation optimale des fonds. Alors, c'est toujours un équilibre délicat entre être juste en avant mais pas... ne pas non plus gaspiller les investissements. Donc, c'est ce qu'on essaie de faire avec le modèle qu'on dépose, de déployer la bonne technologie au bon moment, et c'est ce qu'on... c'est ce qu'on propose dans notre dossier. Maintenant, si on s'est trompés dans nos prévisions, on va s'ajuster. »

France Lampron, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 191.

L'évolution technologique

32. Le Distributeur souligne que, contrairement à ce que soutiennent certains intervenants, le Projet ne fait pas face à une « incertitude technologique entourant le marché des VÉ ». Il s'agit d'une évolution technologique consacrée à un type similaire de véhicules, de batteries et de bornes qui est et sera pris en compte dans le Projet.

« C'est exact, mais la façon dont on a prévu nos installations actuellement c'est qu'on prévoit des transformateurs de deux cents kilowatts (200 kW) qui sont capables actuellement soit d'accommoder quatre bornes de cinquante (50) ou deux bornes de cent (100) ou une borne de cent cinquante (150) et une borne de cinquante (50). Donc, les installations qu'on fait actuellement sont évolutives et vont permettre d'accommoder des bornes plus puissantes. »

France Lampron, N.S. du 9 avril 2019, volume 2, p. 169.

33. Comme mentionné précédemment, le Distributeur est bien au fait qu'il devra, le cas échéant, prendre en compte dans son Projet l'augmentation de l'autonomie des batteries et l'augmentation de la puissance des BRCC. Ces éléments pourront notamment influencer la densité de bornes nécessaire sur le territoire pour soutenir la croissance du parc de VEÉ.

Par contre ce qu'on a utilisé pour faire notre modèle d'affaires, c'est vraiment l'autonomie actuelle des véhicules électriques partant du principe qu'on ne connaît pas encore le comportement des utilisateurs par rapport à cette autonomie qui est augmentée là. On a bien entendu des hypothèses, à savoir est-ce que les gens vont se recharger moins fréquemment. Mais, ça, ce n'est pas reflété dans le modèle actuel. Donc, c'est quelque chose qui va évoluer. Dans ma présentation ce matin, je disais qu'on va tenir compte de l'évolution des véhicules et des bornes. Et, ça, effectivement, il va y avoir des ajustements au cours des années suivantes.

France Lampron, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 133 et ss.

« Alors, les véhicules hybrides rechargeables sont les premiers véhicules qui ont été introduits par les constructeurs pour la simple et bonne raison que ce sont des véhicules que les gens trouvent rassurants puisqu'on a l'essence qui vient en soutien de l'électricité.

Par contre, du fait qu'il y a deux motorisations, c'est-à-dire une motorisation électrique et une motorisation à combustion interne, les coûts d'entretien et les coûts de carburant sont plus élevés, ce qui fait qu'on peut qualifier cette technologie-là de technologie de transition. »

France Lampron, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 93 et ss.

34. Par ailleurs le Distributeur souligne qu'une évolution technologique n'aura pas pour conséquence une obsolescence du réseau de recharge rapide installé, dans la mesure où l'infrastructure déjà déployée pourra, sur toute sa durée de vie utile, toujours être utilisée, quelle que soit la capacité de la batterie du véhicule. Ainsi, tous les VEÉ, quelle que soit l'année du modèle, pourront utiliser les BRCC.
35. Le nombre de BRCC pourrait donc être appelé à croître ou décroître en fonction notamment de l'évolution technologique. Le Distributeur pourra conséquemment ajuster son plan de déploiement.

B-0015, HQD-2, document 2

B-0019, HQD-2, document 6

L'accroissement anticipé de la proportion de VEÉ

36. Comme mentionné précédemment, le Distributeur considère que les VHR constituent une technologie de transition et seront conséquemment amenés à être délaissés, notamment en raison des coûts d'entretien et de carburant plus élevés que ceux des VEÉ, en raison également de la croissance de l'autonomie des VEÉ et des incitatifs financiers en faveur des VEÉ. Cette situation se confirme par ailleurs au vu des annonces récentes des constructeurs automobiles.

B-0032, HQD-2, document 1.1

« Du côté des constructeurs, on voit également que la plupart d'entre eux proposent des modèles tout électrique et ça c'est en forte croissance au cours des prochaines années. Bien entendu, ça s'explique par le fait du prix des batteries. [...] ça permet aux constructeurs d'offrir des batteries de plus en plus grandes, de plus en plus de grande capacité, ce qui permet une autonomie de plus en plus intéressante pour les constructeurs, ce qui accroît l'intérêt pour ces modèles-là. »

France Lampron, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 94 et ss.

« D'ailleurs, on le voit très bien partout à travers le monde, la technologie qui prend le dessus dans les ventes de véhicules électriques c'est vraiment la technologie du véhicule tout électrique. On a juste à regarder, par exemple, nos voisins du sud aux États-Unis où est-ce qu'on voit que la croissance des véhicules tout électrique est deux fois plus importante que celle des hybrides rechargeables et ça c'est basé sur des chiffres réels en deux mille dix-huit (2018). »

France Lampron, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 93 et ss.

37. À titre d'illustration, l'analyse de Bloomberg intitulée *Long-Term Electric Vehicle Outlook 2018 –21 May 2018* énonce très clairement que le taux de pénétration de VEÉ sera plus important que celui de VHR.

B-0032, HQD-2, document 1.1

France Lampron et Michaël Neyrinck, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 94 et ss.

38. Le Distributeur rappelle que les 390 000 VEÉ visés par le Distributeur à l'horizon 2027 sont essentiels à l'atteinte de l'objectif de la Politique 2030 du Gouvernement.

B-0004, HQD-1, document 1

B-0019, HQD-2, document 6

Jean-Claude Deslauriers N.S. du 10 avril 2019, volume 3. P. 168

D. PARAMÈTRES ÉCONOMIQUES

Les revenus requis

39. Comme mentionné précédemment, l'étape d'autorisation préalable d'investissements en vertu de l'article 73 de la LRÉ ne trouve pas application au présent dossier. La Régie doit tenir compte des revenus requis de ce service en reconnaissant la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles à l'exploitation d'un service public de BRCC pour les VÉ, de même que sur les montants globaux de dépenses nécessaires pour l'exploitation de ce service, comme le prévoit l'article 52.1.2 de la LRÉ.

B-0009, HQD-1, document 3

40. Le Distributeur mentionne donc à nouveau qu'il ne justifie pas son Projet sur une base de rentabilité, ce critère ne faisant pas partie du cadre législatif entourant l'exploitation d'un service public de recharge rapide pour VÉ.

41. Malgré le fait que l'impact sur les revenus requis de la mise en place de ce service ne doit pas être un facteur justifiant l'adoption ou le rejet de la proposition du Distributeur, celui-ci affirme que la Régie bénéficie des informations pertinentes afin de se prononcer sur le caractère prudent et utile des actifs acquis et des montants globaux nécessaires au Projet.

B-0009, HQD-1, document 3

42. Plus spécifiquement, le Distributeur rappelle que les revenus requis pour l'exploitation du service public de BRCC incluent une rémunération des capitaux propres. Ces actifs, dont le Distributeur est propriétaire, correspondent aux BRCC de même qu'aux infrastructures associées. Les actifs, reconnus prudemment acquis par la Régie dans le cadre du présent dossier seront donc intégrés à la base de tarification du Distributeur, sans toutefois être répertoriés par celui-ci de façon distincte dans son système comptable.

B-0014, HQD-2, document 1

B-0009, HQD-1, document 3

43. Ainsi, le Distributeur souligne que le Projet aura un impact négligeable sur les revenus requis du Distributeur durant les premières années et qu'à partir de 2022, le Projet amènera même un effet à la baisse croissant sur les revenus requis, profitant ainsi à toute la clientèle.

B-0004, HQD-1, document 1

B-0005, HQD-1, document 2

L'effet induit

44. En plus de la présence d'une infrastructure de BRCC, plusieurs facteurs influencent l'achat éventuel d'un véhicule électrique. Parmi ces facteurs, existent notamment les incitatifs financiers permettant de baisser les prix plus élevés actuels des VÉ, la différence entre le coût de recharge, et ce, tant à domicile qu'aux bornes, le coût de l'essence, les coûts d'entretien des véhicules, la sensibilisation du grand public, de même que l'offre et la disponibilité des VEÉ.

« As I stated yesterday it's a combination of the charging stations in addition to the continuation of strong policies, continuation of technology evolution, price reductions etc, but I think in my opinion it's very clear that without that DC fast charge infrastructure you won' t be able to reach those levels. So it's one component of reaching it but it's a very important component [...] »

Brian Horii, N.S. du 9 avril 2019, volume 2, p. 131.

45. Il est largement reconnu que la présence d'une infrastructure de recharge rapide adaptée et performante est un des facteurs significatifs permettant l'électrification des transports et, selon le Distributeur, cet élément est déterminant. Le Distributeur affirme d'ailleurs que les groupes et associations en faveur de l'électrification des transports confirment la nécessité et la présence impérieuse d'une infrastructure publique de recharge rapide aux fins de cet objectif.

B-0019, HQD-2, document 6

C-UMQ-0007, Mémoire de l'UMQ

C-ROEE-0014, Rapport d'analyse pour le ROEE

C-SÉ-AQLPA-0007, SÉ-AQLPA-1, document 1- Preuve de SÉ-AQLPA

« I believe that the qualitative foundation for this encouragement of EV adoption due to a fast-charging network is very clear. The widespread availability of a fast-charging network is a necessary precondition for rapid electric vehicle adoption and the DCFC network build-out in advance of electric vehicle adoption would stimulate the demand for those electric vehicles. »

Brian Horii, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 106.

46. En effet, comme l'a démontré le récent sondage de mars 2019 présentés en preuve, deux des principaux facteurs influençant à la source de l'accélération de la pénétration des VEÉ sont la suffisance du nombre de bornes de recharges et le fait que la recharge soit rapide. C'est d'ailleurs ce que démontre l'exemple Tesla. La présence d'une infrastructure de bornes de recharge rapide, pérenne et étendue, est à la source de la croissance des ventes de VEÉ et amène conséquemment la croissance des ventes d'électricité relatives aux recharges dites « à domicile ».

B-0032, HQD-2, document 1.1

France Lampron, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 85.

Jacques Fontaine, N.S. du 10 avril 2019, volume 3, p. 161 et ss.

47. La firme *Energy Environmental Economics inc.* (« E3 »), a permis au Distributeur d'estimer la portée de cet effet induit en estimant le volume de kWh de la recharge à domicile pouvant être attribué au déploiement des BRCC du Distributeur.

« Q. But correct me if I'm wrong, you didn't take into consideration those four hundred and eighty-nine (489) DCFCs although you recognise that they would appear without the outcome from HQD or outside of HQD's DCFCs. But you put them aside and they're not included in your analysis, right?

A. Well, I wouldn't say they're not included. They're vital to the analysis actually, because Hydro-Quebec's taken a very sort of a conservative approach in estimating the benefits of its DC fast charger program. It's actually subtracting all and all the expected sales it would expect to be associated with the vehicles that would be supported by those four hundred and eighty-nine

(489) DC fast chargers, you know, our reference case. If you think about that chart I showed earlier, the green wedge of electricity sales, we subtract that off. I mean that's... our induced effect is just the sales of the Hydro-Quebec program that's incremental to these four eighty-nine (489). »

Brian Horii, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 106.

48. Il importe de souligner que cet exercice a été effectué uniquement afin de pouvoir estimer le nombre de kWh facturés pour la recharge à domicile pouvant être attribué au Projet aux fins de l'analyse économique.

B-0004, HQD-1, document 1

B-0005, HQD-1, document 2

« So, as you know, Hydro-Quebec's financial model compares revenues from residential charging to the cost of building and operating its proposed fast charging network. Now, as part of this analysis, E3's role, our role was to look at how much additional home charging load can be attributed to Hydro-Quebec's proposed network.

[...]

Now, to quantify this effect, E3 basically had to address three questions. The first is: how much EV adoption would occur in Quebec without Hydro-Quebec's proposed system. And so, we called that the reference case. So that's the case without the fast build-out of the infrastructure. The second question then is: how much would the rate of EV adoption in Quebec increase due to the Hydro-Quebec program, and that's basically the difference between our forecast of what adoption levels we would expect with the Hydro-Quebec programme compared to the reference case. So, the difference between those two cases and electricity sales difference in those two cases, that's what determines the induced effect. »

Brian Horii, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 106 et ss.

49. Le Distributeur souligne que l'effet induit proposé, d'une moyenne de 55 % de 2018 à 2027, est volontairement conservateur, et ce, dans l'objectif de faire preuve de prudence. Les analyses de sensibilité du Distributeur confirment d'ailleurs que même en maintenant l'effet induit à son plus bas niveau sur toute la durée du projet, soit à 24 %, le Projet demeure rentable.

« So, we're also modelling the same case of being sort of, I talked about leading with the infrastructure rather than lagging and so, we've got more infrastructure and therefore a lower ratio in the early years. »

Brian Horii, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 166.

B-0014, HQD-2, document 1

50. La mise en place d'un réseau étendu de BRCC est donc la prochaine étape qui permettra de favoriser encore davantage l'atteinte des cibles du Gouvernement de pénétration des VEÉ.

« I want to note that in a lot of ways Québec has already made what I call a down payment on this with the circuit électrique work. We've already sort of started a build-out of the fast charging network but without continued sort of investment in expansion of that fast charging network, continued fast EV adoption really is uncertain your going into the future. »

Brian Horii, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 109.

« So you'll see in the Hydro-Québec scenario it starts out low and that's essentially the scenario we're in now, so the early stages adoption, but we think with the fast charger infrastructure you'll start to then ramp-up rather quickly with vehicle adoptions and then eventually you'll sort of plateau off as you start to reach mature market and market saturation. Now you contrasts that to the green line down below and that's the reference scenario. So this is what we think would happen if you didn't build out the DCFC network. »

Brian Horii, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 110.

Les recharges à domicile

51. Les recharges dites « à domicile » représentent, dans l'analyse du Distributeur, toutes celles effectuées ailleurs qu'aux BRCC du Projet. Le Distributeur n'est pas en mesure de connaître le volume de la recharge effectuée au travail. Toutefois, le dernier sondage sur la satisfaction de la clientèle réalisé par le Circuit électrique démontre que le réseau de bornes sur les lieux de travail est limité. La plupart du temps, la recharge d'un VEÉ se fait donc à la maison et la recharge rapide aux BRCC n'est ainsi qu'une recharge d'appoint.

« En fait, comme c'est indiqué dans la preuve, on regarde la consommation moyenne d'un véhicule sur [cent] kilomètres, mais on ramène à sa consommation totale sur une année et on ramène donc en proportion qu'est-ce qui va être fait sur le réseau à domicile versus sur le réseau public. C'est comme ça que ça a été... que ça a été calculé.

[...]

Donc, pour ce qui est du suivi des ventes, comme je vous disais, il n'y aura pas de mesurage distinct à la maison pour la recharge de véhicule. Maintenant, pour les coûts d'approvisionnement, c'est un peu la même chose. On ne peut pas distinguer dans l'approvisionnement qu'est-ce qui est utilisé et à quelle fin. »

Michaël Neyrinck, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 233 et ss.

52. La considération des ventes additionnelles d'électricité à domicile a pour simple but de démontrer, notamment, que les coûts du Projet sont raisonnables, ce dont doit

s'assurer la Régie en vue de leur inclusion aux revenus requis du Distributeur, selon les termes de l'article 52.1.2 de la LRÉ.

53. En effet, les revenus de recharge ne couvrent pas les frais généraux d'exploitation et l'amortissement de l'investissement initial et les activités liées à l'exploitation d'un réseau public de BRCC ne sont donc pas rentables, lorsqu'on fait abstraction des revenus supplémentaires tirés de la recharge à domicile. Le coût d'installation d'une borne de recharge rapide est très important et le Distributeur a déposé la présente demande spécifiquement en raison des changements législatifs, lesquels imposent l'exploitation d'un service public de BRCC.

54. Le rapport de la firme E3 a permis au Distributeur d'estimer le volume de kWh de recharge à domicile pouvant être attribués au déploiement de BRCC par le Distributeur.

B-0005, HQD-1, document 2

55. Le Distributeur est d'avis que cette hypothèse, dont l'ampleur a notamment été démontrée par le rapport de E3 est raisonnable. Par ailleurs, l'analyse de sensibilité effectuée par le Distributeur démontre qu'avec une diminution des revenus de recharge de 20%, la VAN demeure largement positive à 16,5 M\$.

B-0014, HQD-2, document 1

Les revenus de recharge aux bornes

56. Le tarif actuel pour le service aux BRCC est de 10,00 \$ de l'heure, facturé à la minute. Ce dernier est un élément hors du contrôle du Distributeur, puisque déterminé par le Gouvernement. Un projet de *Règlement sur les tarifs d'utilisation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques* a été déposé, mais est toujours, au dépôt de la présente argumentation, à l'état de projet à la connaissance du Distributeur.

57. Le tarif de recharge actuel est ainsi le moins élevé au Québec et l'un des plus bas en Amérique du Nord. Or, même sous l'hypothèse que le tarif de recharge aux BRCC devait être maintenu à son niveau actuel de 10,00 \$ de l'heure sur tout l'horizon d'analyse, soit jusqu'en 2027 et donc que les revenus de recharge aux bornes diminueraient, le Projet du Distributeur n'exercerait pas de pression à la hausse sur les tarifs de distribution d'électricité.

B-0014, HQD-2, document 1

La prise en compte du revenu marginal

58. Le Distributeur s'assure de la robustesse des résultats obtenus lors de l'analyse économique en tenant compte des variables décisives ayant une influence sur ces derniers.

59. Il importe donc de souligner que la prise en compte de revenus marginaux d'autres tarifs que celui du *tarif D* permettrait certainement d'apporter un plus grand raffinement des résultats de l'analyse, mais aurait peu de pertinence aux fins de l'exercice que doit faire la Régie dans le cadre du présent dossier. Le choix de ne considérer que les revenus marginaux et les coûts évités du *tarif D* pour l'ensemble de la recharge hors BRCC est donc raisonnable et justifié.

B-0032, HQD-2, document 1.1

60. Le revenu marginal au *tarif D* considéré dans l'analyse économique du Distributeur s'applique à toute consommation à la marge, en fonction d'un profil de consommation associé à tous les usages de l'électricité. En effet, la consommation à la marge est généralement, mais non exclusivement, facturée en deuxième tranche du tarif.

B-0018, HQD-2, document 5

B-0019, HQD-2, document 6

B-0032, HQD-2, document 1.1

Les investissements gouvernementaux

61. Le Projet s'est démontré être éligible à l'obtention d'une aide financière du gouvernement fédéral par l'entremise du ministère des Ressources naturelles du Canada. La demande a été faite par l'intermédiaire du Circuit électrique et totalise une aide financière pour 50 % de la valeur des projets, jusqu'à un maximum de 50 000 \$ par BRCC, et ce, jusqu'à un maximum de 5 millions de dollars.

« Oui. On a déposé à Ressources naturelles Canada quatre projets de déploiement de bornes de recharge rapide, trois d'entre eux ont été acceptés. Et donc on va recevoir cinquante pour cent (50 %) des coûts de déploiement pour ces trois projets-là qui représente cent (100) bornes rapides. Ça, c'est avec le fédéral. »

France Lampron, N.S. du 8 avril 2019, volume 1, p. 222.

62. Cette aide financière s'appliquerait au budget des trois premières années du Projet et couvrirait conséquemment jusqu'à la moitié des coûts d'installation des bornes. Le Distributeur affirme que si le financement fédéral devait avoir un impact à la baisse sur les investissements requis dans le Projet, le Distributeur refléterait cette situation dans le cadre des revenus requis du Projet à la Régie.

B-0004, HQD-1, document 1

B-0014, HQD-2, document 1

« Bien je dirais d'une part qu'il est d'usage quand on présente des investissements de la Régie de présenter leur valeur totale. Ça arrive souvent qu'on va avoir des contributions dans des investissements qui viennent diminuer la valeur qui sera finalement intégrée à la base de tarification, mais l'information qui est intéressante pour la Régie, c'est voir la valeur totale de l'investissement. Combien de bornes sont associées à combien de dollars. Maintenant, au niveau de l'intégration à la base de tarification, c'est certain que ça va être la valeur nette de l'investissement qui va être reflété dans les coûts du Distributeur. »

Stéphanie Caron, N.S. du 10 avril 2019, volume 3, p. 112 et ss.

La création d'un compte d'écarts et de reports

63. Le Distributeur a jugé prudent de demander la création d'un CÉR pour y comptabiliser les coûts associés au Projet, sur tout son horizon, qui ont un impact sur ses revenus requis et qui n'auront pu être reflétés dans les tarifs.

B-0004, HQD-1, document 1

B-0014, HQD-2, document 1

Stéphanie Caron, N.S. du 10 avril 2019, volume 3, p. 48 et ss.

64. Il rappelle cependant qu'il ne prévoit pas utiliser le CÉR ni demander de Facteur Z et précise que les modalités de disposition du CÉR seront présentées dans le cadre des dossiers tarifaires présentés à la Régie chaque année. Conséquemment, le Distributeur soumet que la présente demande de CÉR, ou d'un éventuel Facteur Z, ne porte pas atteinte au pouvoir de la Régie d'approuver annuellement les impacts sur les revenus requis associés aux coûts du Projet.

B-0014, HQD-2, document 1

Stéphanie Caron, N.S. du 10 avril 2019, volume 3, p. 48 et ss.

E. IMPACT SUR LE RÉSEAU

Les investissements sur le réseau

65. Le Distributeur mentionne que dans l'objectif de minimiser les investissements requis sur le réseau pour intégrer les BRCC, il favorisera les emplacements ayant une infrastructure électrique adéquate. Son plan de déploiement prend donc en considération l'installation des bornes de recharges à proximité d'installations électriques existantes comportant une ligne triphasée. La sélection des sites tiendra

également compte du nombre de bornes rapides à installer, de la technologie de bornes utilisée et de l'impédance du réseau au point de raccordement.

B-0004, HQD-1, document 1

66. Pour les cas où il est requis de procéder à des investissements sur le réseau afin d'assurer l'alimentation des BRCC, le Distributeur entend utiliser des moyens de mitigation. Il souligne par ailleurs que l'analyse économique du Projet tient compte de la contrainte liée à l'ajout ou le remplacement de transformateurs ou d'équipements de capacité supérieure, le cas échéant.

B-0004, HQD-1, document 1

67. Le Distributeur estime que l'impact attendu à la pointe sera croissant, et ce, proportionnellement au taux d'utilisation des BRCC. Sur l'horizon complet du Projet, l'impact unitaire attendu à la pointe en puissance de recharges aux bornes est donc en moyenne de l'ordre de 6 kW par BRCC.

B-0004, HQD-1, document 1

B-0009, HQD-1, document 3

B-0016, HQD-2, document 3

B-0027, HQD-2, document 3.1

Dossier R-4057-2018, B-0012, HQD-4, document 1

68. Bien que le Distributeur surveille l'impact que pourrait avoir la croissance de cette charge sur le réseau, il n'entend pas proposer pour l'instant de mesures de gestion spécifiques à cet égard. Toutefois il souligne que l'impact du Projet sur la pointe et sur le réseau dans son ensemble sera suivi par le Distributeur au cours des prochaines années.

F. CONCLUSIONS

69. Le Projet est ainsi un élément essentiel à l'atteinte des objectifs de la Politique 2030 établie par le Gouvernement et répond à cette volonté clairement exprimée et la présence d'une infrastructure pérenne et étendue de bornes de recharge rapide est un élément essentiel à la croissance des VEÉ au Québec.

70. Le Distributeur souligne à nouveau que les premières années de déploiement du Projet permettront non seulement de valider et raffiner les hypothèses retenues au Projet et d'adapter le plan de déploiement conséquemment. Cette approche prudente est au cœur de la Demande du Distributeur.

71. La Régie doit tenir compte des revenus requis de ce service en reconnaissant la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles à l'exploitation d'un

service public de recharges rapides pour VÉ, des montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation de ce service et des revenus d'exploitation qu'en perçoit le Distributeur. Le Distributeur doit quant à lui mettre en place un tel service public, comme il appert de l'article 52.1.2 de la Loi.

72. L'inclusion à la base de tarification du Distributeur des revenus requis associés à l'exploitation d'un service public de recharges rapides pour VÉ par le Distributeur, tels que définis à l'article 52.1.2, est ainsi expressément prévue par cet amendement législatif de la Loi.

73. Le Distributeur soutient qu'il a su démontrer la solidité du Projet, tel que proposé dans le présent dossier. Il a démontré que le Projet était basé sur des hypothèses raisonnables et a été confirmé par une analyse économique robuste. Les analyses de sensibilité effectuées par le Distributeur, mais également par les intervenants, ont permis de démontrer que le plan de déploiement du Distributeur est prudent, voire même conservateur à plusieurs égards.

POUR CES MOTIFS, PLAISE À LA RÉGIE :

ACCUEILLIR la présente demande pour l'année 2019, selon la preuve du Distributeur ;

ÉTABLIR la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles à l'exploitation du service public de recharge pour véhicules électriques selon la preuve du Distributeur ;

DÉTERMINER les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assurer l'exploitation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques selon la preuve du Distributeur ;

ACCORDER au Distributeur l'autorisation de créer, à compter de la date de la présente demande, un compte d'écart et de reports, hors base de tarification et portant intérêt, pour y comptabiliser tous les coûts ayant un impact sur ses revenus requis associés au service public de recharge rapide pour véhicules électriques qui n'auront pu être reflétés dans les tarifs au moment opportun, en considérant le mécanisme de réglementation incitative applicable au Distributeur.

Montréal, le 12 avril 2019

(s) Affaires juridiques Hydro-Québec

Affaires juridiques Hydro-Québec
(M^e Jean-Olivier Tremblay)
(M^e Joelle Cardinal)