



UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

**MÉMOIRE DE L'UMQ**

**PRÉSENTÉ À :**

**la Régie de l'énergie du Québec**

**dans le dossier R-3972-2016**

**« Avis sur les mesures susceptibles d'améliorer les pratiques tarifaires**

**dans le domaine de l'électricité et du gaz naturel»**

**18 janvier 2017**

## TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC.....	3
INTRODUCTION ET MISE EN SITUATION DU DOSSIER R-3972-2016 .....	4
SECTION 1 – UN TARIF MUNICIPAL ET UN FONDS DÉDIÉ POUR MIEUX SUPPORTER L'ATTEINTE DES OBJECTIFS DU GOUVERNEMENT.....	6
<b>1.1 – Replacer l'interfinancement là où il est le plus utile.....</b>	<b>7</b>
<b>1.2 – Réinvestir l'économie réalisée par les municipalités dans un Fonds         spécial d'économie d'énergie et d'électrification des transports .....</b>	<b>8</b>
SECTION 2 – L'ÉLECTRO-MOBILITÉ, LA CONTRIBUTION MUNICIPALE ET LE RÔLE CENTRAL D'HYDRO-QUÉBEC .....	12
<b>2.1 – Une gamme d'actions municipales à mettre en oeuvre et à compléter...13</b>	
<b>2.2 – L'émergence d'un « leader » du marché de l'électro-mobilité .....</b>	<b>15</b>
<b>2.2.1 – Une offre tarifaire « agressive » pour développer le marché .....</b>	<b>15</b>
<b>2.2.2 – Des modalités de tarification spécifiques aux bornes de                 recharge municipales .....</b>	<b>17</b>
<b>2.2.3 – Le besoin de disposer d'un « scénario de référence » du                 développement du marché de l'électro-mobilité au Québec.....</b>	<b>18</b>
SECTION 3 –LES CONDITIONS FACILITANTES DE PRODUCTION PAR LES MUNICIPALITÉS DE GAZ NATUREL RENOUVELABLE.....	21
CONCLUSION.....	27
RAPPEL DES RECOMMANDATIONS .....	27

---

## **PRÉSENTATION DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC**

Depuis sa fondation en 1919, l'Union des municipalités du Québec (UMQ) représente les municipalités de toutes tailles dans toutes les régions du Québec. Sa mission est d'exercer, à l'échelle nationale, un leadership pour des gouvernements de proximité efficaces et autonomes et de valoriser le rôle fondamental des élues et élus municipaux.

Ses membres, qui représentent plus de 80 % de la population et du territoire du Québec, sont regroupés en caucus d'affinité : municipalités locales, municipalités de centralité, cités régionales, grandes villes et municipalités de la Métropole.

Les interventions de l'UMQ devant la Régie de l'énergie reposent sur les principes et objectifs suivants :

- représenter les intérêts des différentes catégories de municipalités sur tout dossier énergétique en lien avec la mission de la Régie, et ainsi mieux informer cette dernière de la situation et des intérêts municipaux;
  - n'intervenir que lorsque la contribution de l'UMQ peut faire une différence significative, à la fois pour ses membres et pour la compréhension de la Régie dans un dossier et ce, en évitant au maximum toute redondance avec les autres intervenants reconnus par la Régie dans une cause.
-

## INTRODUCTION ET MISE EN SITUATION DU DOSSIER R-3972-2016

Le Ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles a demandé<sup>1</sup> en juillet 2016 à la Régie de l'énergie de lui fournir un avis sur les mesures susceptibles d'améliorer les pratiques tarifaires dans le domaine de l'électricité et du gaz naturel.

C'est en vertu de l'article 42 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* que la présente cause a été initiée. Cet article précise que « (la) Régie donne son avis au ministre sur toute question qu'il lui soumet en matière énergétique ou, de sa propre initiative, sur toute question qui relève de sa compétence ».

À titre de porte-parole des municipalités, qui agissent à la fois comme consommatrices d'électricité et de gaz naturel, comme interlocutrices des distributeurs d'énergie sur le terrain et à l'occasion comme productrices d'énergie, l'UMQ a demandé à intervenir dans le cadre de cette cause<sup>2</sup>.

L'UMQ souhaite soumettre ses commentaires et propositions sur trois des cinq sujets traités dans le cadre de cette consultation publique (identifiés par les soulignés ci-après, avec la référence à la section du présent mémoire), tel qu'elle l'annonçait dans sa demande d'intervention :

### Électricité

1. Structures et options tarifaires (interfinancement, ménages à faible revenu, industries aux besoins particuliers).      ► SECTION 1

---

<sup>1</sup> Pièce B-0001 (demande).

<sup>2</sup> Pièce A-0003 (lettre procédurale).

---

Sur ce sujet, l'UMQ a complété la preuve partielle qu'elle avait déjà présentée à la Régie dans le cadre du dossier tarifaire R-3854-2013.

2. Compétitivité mondiale des prix payés par les clients industriels.
3. Intégration des nouvelles technologies et leur incidence sur le partage des coûts et sur les tarifs (autoproduction, mobilité électrique, compteurs intelligents, ouverture des marchés de détail). ►SECTION 2

Sur ce sujet, l'UMQ souhaite faire part à la Régie des projets en cours et intentions municipales en lien avec le développement de la mobilité électrique, ainsi que des possibilités offertes par l'adaptation de la réglementation municipale (d'urbanisme, de circulation, etc.) pour promouvoir la mobilité électrique en lien, par exemple, avec une tarification différenciée ou incitative offerte par HQ.

#### Gaz naturel

4. Structures et options tarifaires ►SECTION 3
5. Intégration des nouvelles technologies (gaz naturel renouvelable, autoproduction)

Sur ce sujet, l'UMQ a mis à jour certaines informations disponibles sur les perspectives d'utilisation des matières résiduelles organiques à des fins de production de biométhane susceptible d'être injecté sur le réseau de distribution de gaz naturel, et entend réviser les adaptations qui semblent aujourd'hui requises au cadre réglementaire prévu par la Régie pour assurer le décollage de cette filière de production énergétique.

---

## SECTION 1 – UN TARIF MUNICIPAL ET UN FONDS DÉDIÉ POUR MIEUX SUPPORTER L'ATTEINTE DES OBJECTIFS DU GOUVERNEMENT

Quelques faits tirés des calculs effectués par l'UMQ<sup>3</sup> en 2014 :

- Estimation de la facture d'électricité des municipalités : 315 M \$
  
- Estimation du coût d'interfinancement assumé par les clients municipaux qui pourrait devenir disponible pour un réinvestissement par les municipalités dans des initiatives d'économies d'énergie et d'électrification des transports : 60 M \$
  
- Estimation du surcoût actuellement assumé par les ménages résidentiels à travers la taxation municipale : 14 M \$

---

<sup>3</sup> L'UMQ a soumis sa proposition de tarif municipal à la Régie de l'énergie une première fois dans le cadre du dossier tarifaire R-3854-2013, de façon partielle et encadrée par la Régie dans une décision procédurale; suite à la décision subséquente sur le fond (D-2014-037), HQD devait procéder à des discussions techniques avec l'ensemble des intervenants concernés par la révision de sa stratégie tarifaire, mais ce processus a été retardé à plusieurs reprises, si bien que la portion « tarifs généraux » n'a toujours pas fait l'objet d'échanges techniques entre HQD et la clientèle concernée. L'UMQ s'était préparée pour des discussions sur ce sujet dès 2014 et avait alors mobilisé des ressources pour mettre à jour une série d'informations qui lui seraient utiles pour mesurer la portée de sa proposition. Étant donné le coût important d'une telle mise à jour, ces informations n'ont pas été revues dans le cadre du présent mémoire. Toutefois, les montants en cause varient habituellement peu d'une année à l'autre et l'UMQ juge que ces estimations demeurent adéquates.

---

## 1.1 – Replacer l'interfinancement là où il est le plus utile

L'UMQ a déjà avancé devant la Régie<sup>4</sup> l'argument selon lequel les municipalités ne devraient pas avoir à supporter, comme le font les autres catégories de clients d'Hydro-Québec, l'interfinancement qui permet de maintenir des tarifs électriques plus bas au Québec pour les clients domestiques. Cet interfinancement, lorsque traduit en fardeau fiscal foncier par les municipalités, représente plutôt un alourdissement de la facture pour les consommateurs domestiques.

Cet interfinancement au profit des tarifs domestiques était un objectif dûment inscrit à la précédente politique énergétique du gouvernement du Québec<sup>5</sup>, mais n'est pas expressément repris dans la récente *Politique énergétique 2030*.

L'UMQ souligne qu'en imposant aux municipalités de payer les tarifs actuels (la catégorie des tarifs dits « généraux » : essentiellement les tarifs « G » et « M », lesquels sont les plus lourdement touchés par l'interfinancement<sup>6</sup>), les mécanismes de la fiscalité municipale font en sorte qu'on impose davantage les contribuables résidentiels à travers leurs taxes foncières que s'ils payaient directement le montant d'interfinancement à même leurs tarifs électriques, ce qui est un non-sens quant à l'objectif voulu par le gouvernement du Québec.

L'UMQ a calculé que l'économie potentielle pour les clients domestiques du service d'électricité serait d'environ 14 M \$ par année.

---

<sup>4</sup> Se référer à la cause tarifaire R-3854-2013. Le mémoire de l'UMQ (pièce C-UMQ-0007) abordait, à la demande de la Régie, uniquement deux aspects de cette proposition : l'opportunité de celle-ci, ainsi que le respect du cadre réglementaire.

<sup>5</sup> *L'énergie du Québec*, politique énergétique 2006-2015.

<sup>6</sup> Pour un portrait complet de l'interfinancement, se référer au graphique 4 de la page 41 de la pièce A-0008 (rapport de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie des HEC).

---

De façon intéressante, le rapport sur le balisage des structures et options tarifaires des distributeurs d'électricité<sup>7</sup> présenté à la Régie par la Chaire de gestion du secteur de l'énergie offre d'ailleurs des exemples de tarifs spécifiques offerts à certains usages qui sont particuliers aux institutions gouvernementales ou publiques (comme le transport en commun), ce qui démontre bien que la proposition de l'UMQ reste dans le domaine du possible.

## **1.2 – Réinvestir l'économie réalisée par les municipalités dans un Fonds spécial d'économie d'énergie et d'électrification des transports**

Parallèlement à l'allègement financier que représenterait la fin de l'interfinancement sur les tarifs payés par la clientèle municipale, et de façon indépendante, l'UMQ a mis de l'avant lors des consultations de la Commission sur les enjeux énergétiques de 2013 une proposition<sup>8</sup> qui permettrait aux municipalités d'accélérer leurs investissements sur deux axes qui sont devenus prioritaires dans la *Politique énergétique 2030* adoptée depuis lors :

- améliorer l'efficacité de la consommation énergétique;
  
- soutenir l'électrification des transports, en particulier les transports collectifs.

---

<sup>7</sup> Pièce A-0008, « Électricité – Structures et options tarifaires (thème 1) – Balisage des structures et options tarifaires des distributeurs d'électricité et pistes de solution », 15 décembre 2016 (page 36).

<sup>8</sup> Cette proposition repose sur la fin de l'interfinancement, tel que décrit dans cette section, et sur le gel du tarif municipal exempt d'interfinancement sur quelques années.

---



En effet, l'UMQ partage avec bon nombre d'intervenants l'idée que le Québec a un potentiel extraordinaire en cette matière et le principal frein actuellement est le rythme auquel on peut investir pour faire lever cette filière, qui permettrait d'améliorer le bilan en GES tout en développant un secteur industriel à haut potentiel. La mise en place de cette proposition constituerait également un complément aux nouveaux pouvoirs récemment confiés à Hydro-Québec à l'effet de pouvoir investir dans des équipements d'électrification des transports collectifs<sup>9</sup>.

En termes de « mécanique d'investissements », l'UMQ propose une approche transparente, à savoir que les contributions municipales tirées de l'exemption d'interfinancement sur la consommation d'électricité par les clients municipaux, soient dirigées vers un nouveau réceptacle appelé « Fonds d'investissement municipal en aménagement et transports ». Ce Fonds pourrait gérer les sommes par municipalité (selon une dotation basée sur la facture d'électricité) et en fonction de volets bien définis; par exemple, le volet « transport collectif », le volet « flottes municipales », le volet « bâtiments et équipements municipaux » et le volet « aménagement rationnel du territoire ». Le conseil de ce Fonds à plusieurs volets aurait pour mandat de choisir les projets soutenus par le Fonds parmi ceux présentés (par les municipalités, regroupements de municipalités ou organismes municipaux) qui seraient les plus intéressants du point de vue des retombées en termes d'optimisation énergétique et d'électrification des transports. Dans le cadre de la mise en place de Transition Québec<sup>10</sup>, ce fonds municipal pourrait être tenu de respecter les priorités d'investissements déterminés par cet organisme dans son Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques.

---

<sup>9</sup> Projet de loi 106, *Loi favorisant la mise en œuvre de la Politique énergétique 2030 et modifiant diverses dispositions législatives*, à l'article 20.

<sup>10</sup> Idem.

---

L'UMQ est d'avis que ce qu'elle propose est tout-à-fait compatible avec la stratégie tarifaire globale du Distributeur poursuivie depuis quelques années, qui vise à « amorcer un rééquilibrage des tarifs généraux<sup>11</sup> » ou encore moduler les hausses « différemment à l'intérieur de chacun des tarifs en fonction des stratégies retenues<sup>12</sup> ». Cette stratégie tarifaire était contrainte depuis longtemps par l'existence de l'objectif de maintien de l'interfinancement au profit des tarifs domestiques. Cet objectif entraine d'ailleurs en conflit, jusqu'à un certain point, avec l'idée d'inciter les consommateurs à utiliser plus efficacement l'électricité par le biais d'une stratégie de « vérité des prix ».

L'UMQ soutient enfin le fait que sa proposition est raisonnable puisque les montants en jeu représentent environ 0,5 % des revenus du Distributeur, ce qui n'entraîne pas un bouleversement de la structure de revenus du Distributeur d'électricité.

L'UMQ ajoute que si elle n'élargit pas sa proposition aux dépenses des municipalités à titre de consommatrices de gaz naturel, c'est parce que l'interfinancement entre catégories de consommateurs de gaz naturel n'existe pour ainsi dire pas.

### **Recommandation #1 :**

**L'UMQ recommande à la Régie de l'énergie d'insérer dans l'avis qu'elle produira pour le Ministre de l'énergie et des ressources naturelles l'introduction d'un tarif municipal exempt d'interfinancement, tant pour alléger le fardeau des consommateurs domestiques d'électricité que pour dégager des sommes municipales destinées à financer un nouveau « Fonds d'investissements municipal en aménagement et transports ».**

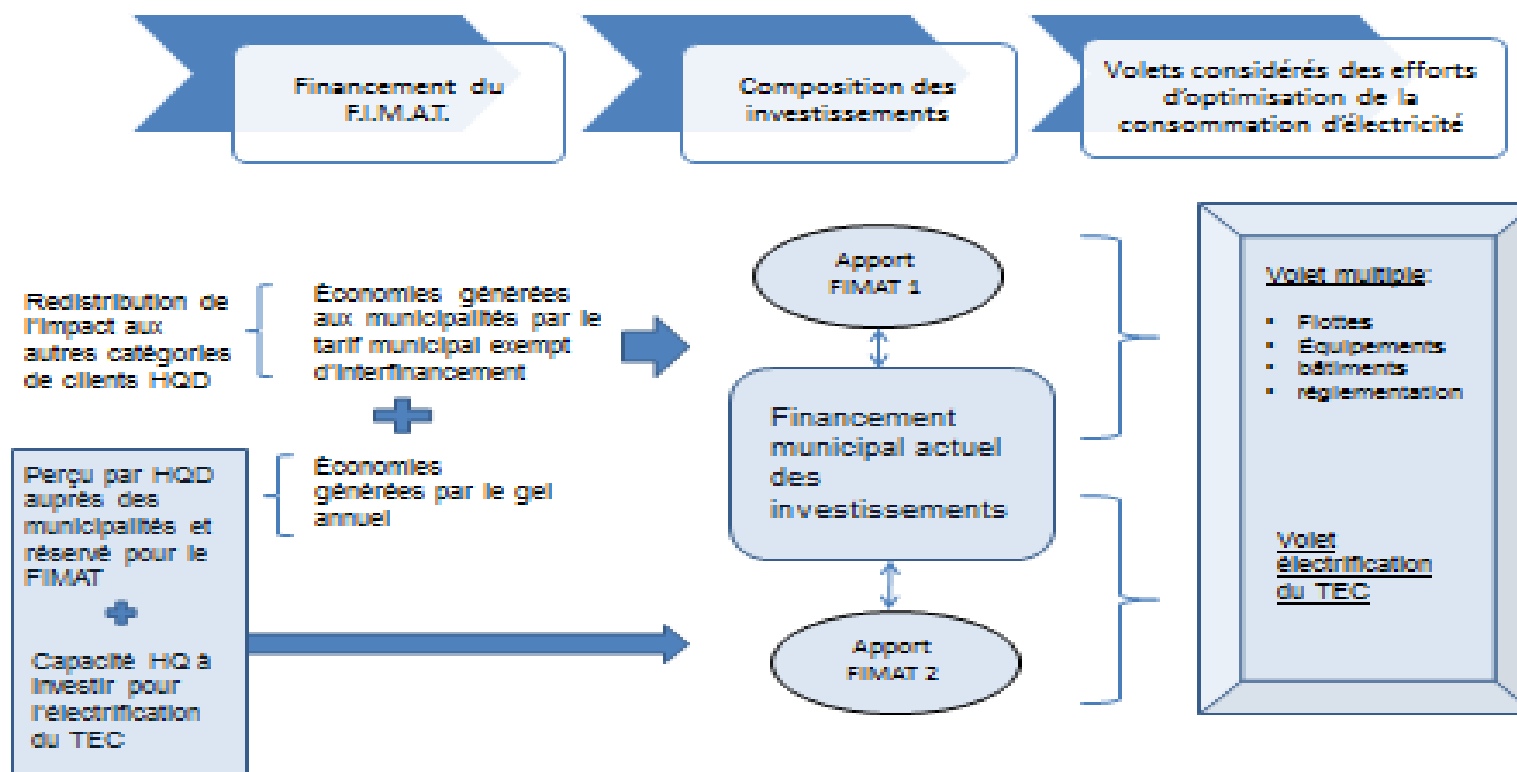
---

<sup>11</sup> Cause R-3854-2013, pièce B-0049, HQD-13, document 2, page 11 (lignes 5 et 6).

<sup>12</sup> Idem, page 12 (lignes 3 et 4).

---

*Schéma du Fonds d'investissements municipal en aménagement et transports*



## SECTION 2 – L'ÉLECTRO-MOBILITÉ, LA CONTRIBUTION MUNICIPALE ET LE RÔLE CENTRAL D'HYDRO-QUÉBEC

Dans son récent mémoire<sup>13</sup> soumis en preuve dans la cause tarifaire 2017 d'Hydro-Québec Distribution, l'UMQ affirmait en référence à une proposition faite par le Distributeur :

*« L'UMQ croit plutôt qu'il convient d'aborder ce problème comme un enjeu qui sera appelé à fluctuer au fil de la prochaine génération, sans qu'on puisse bénéficier, à aucun moment, d'un contexte parfaitement assuré ou d'un marché absolument développé. En conséquence, non seulement devrait-il être possible pour le Distributeur de fournir dès maintenant le cadre d'un scénario de référence (ou d'un modèle d'affaires) quant aux conditions de service et à la tarification qu'il envisage à court et moyen terme, mais il y a fort à parier que cela influencerait à la fois le développement du marché des véhicules électriques et la réaction des municipalités à son égard. »*

L'UMQ demandait alors à la Régie de l'énergie d'exiger du Distributeur qu'il produise un « scénario de référence » du développement du marché de l'électromobilité, afin d'aider les consommateurs, les intermédiaires, les municipalités et tous les autres intervenants à comprendre à quelles conditions, et suivant quels paramètres susceptibles d'en influencer le rythme, ce marché allait se développer.

En effet, les municipalités membres de l'UMQ sont très sensibles aux attentes qui sont placées en elles pour rendre possible et, le cas échéant, accélérer le développement de la filière de l'électromobilité. Certaines sont actives dans cette filière depuis plus de quinze ans, et leur implication s'est graduellement diversifiée, si bien que ces compétences sont en train de se développer et de se transmettre d'une municipalité à l'autre.

---

<sup>13</sup> Dossier tarifaire R-3980-2016, pièce C-UMQ-0008, page 7.

---

## 2.1 – Une gamme d'actions municipales à mettre en oeuvre et à compléter

La gamme des actions municipales en matière d'électro-mobilité est potentiellement très étendue et comprend, à titre d'illustration, les éléments suivants :

- Les municipalités ont déjà commencé à acquérir des véhicules électriques ou hybrides rechargeables pour servir à l'accomplissement de leurs propres opérations, malgré un coût d'acquisition plus important, en misant sur des coûts d'opération moindres de même que, plus largement, sur l'effet de démonstration. Quelques exemples parmi d'autres à cet égard: camionnettes des travaux publics et du service de sécurité incendie; surfaceuses à glace; autobus électriques ou hybrides rechargeables; vélos électriques; diablo-mobiles (segway); etc.
- Les municipalités contribuent déjà de façon importante au développement du réseau de bornes de recharge sur leur territoire<sup>14</sup>, et ce mouvement s'accélère, malgré certaines hésitations liées aux inconnues relatives au marché de l'électro-mobilité, sur lesquelles nous reviendrons plus bas.
- Les municipalités réfléchissent à l'élaboration de nouvelles réglementations qui s'avéreront favorables à l'acquisition et à l'utilisation sur leur territoire de tels véhicules, notamment par les exemples suivants : droits exclusifs dans certains espaces de stationnement, tarifs de stationnement différenciés pour les véhicules avec plaque verte; droits de circuler dans certaines voies réservées, etc.).

---

<sup>14</sup> 60 % des partenaires du Circuit électrique sont des municipalités, au nombre de 90 (source : dossier R-3980-2016, pièce B-0088, HQD-16 doc 12, réponse à la DDR de l'UMQ, page 4, ligne 1.

---

- Les municipalités peuvent aussi modifier leur réglementation afin de prévoir l'obligation, dans de nouveaux bâtiments ou lors de rénovations importantes, d'installer des prises adéquates pour alimenter des bornes de recharge.
- Les municipalités peuvent également favoriser l'installation de sites de voitures électriques en auto-partage sur leur territoire.
- Les municipalités peuvent prévoir, en complément d'un titre mensuel de transport collectif, des incitatifs de recharge de véhicules électriques ou des incitatifs à la location de tels véhicules.
- Les municipalités peuvent compléter le dispositif de subvention gouvernementale à l'installation d'une borne de recharge, par exemple en offrant un montant complémentaire (ce qu'au moins une grande ville fait présentement), ce qui diminue d'autant le coût net à l'utilisateur de l'installation de la borne.
- Les municipalités ont le potentiel d'agir à titre de pionnières dans l'application pratique du concept d'échange d'énergie<sup>15</sup> entre des flottes de véhicules électriques branchés (et généralement inutilisés lors de la période de pointe de soir) et le réseau de distribution d'électricité, afin de réduire la pression de la demande aux heures de pointe.

Comme il est facile de le constater, les municipalités pourront être des acteurs de premier plan en matière d'électro-mobilité au cours des prochaines années, soit

---

<sup>15</sup> *Politique énergétique 2030*, p. 52. Un projet-pilote pourrait documenter le potentiel de ce gisement d'énergie.

---

pendant la durée d'application de la nouvelle *Politique énergétique 2030* du gouvernement québécois.

## **2.2 – L'émergence d'un « leader » du marché de l'électro-mobilité**

Cependant, aussi important que puisse être le rôle des municipalités, leurs efforts restent souvent dispersés ou influencés par des considérations locales, et doivent pouvoir s'appuyer sur ceux déployés par un « leader », qui pourrait par la qualité et la constance de son implication, influencer le développement du marché des véhicules électriques. Ce « leader » est évidemment Hydro-Québec, pour diverses raisons.

Ce que l'UMQ souhaite de la part de ce partenaire, c'est qu'il puisse compléter rapidement les efforts qu'il a déjà déployés à l'égard de la mise en place d'un réseau de bornes de recharge rapides par le biais du « Circuit électrique » (on réfère ici aux bornes qu'on appelle de « transit » à cause de la rapidité de la recharge, en opposition aux recharges dites « de destination », plus lentes et effectuées à la maison). L'UMQ croit que les efforts d'Hydro-Québec devraient être déployés sur deux axes.

### **2.2.1 – Une offre tarifaire « agressive » pour développer le marché**

D'abord, l'UMQ croit qu'Hydro-Québec doit développer rapidement une offre tarifaire nouvelle, non seulement incitative mais carrément « agressive », du type de celle déjà approuvée par la Régie de l'énergie en matière de développement économique (par le « tarif de développement économique » récemment mis en

---

place<sup>16</sup>), afin de donner un signal de prix clair et durable aux acheteurs potentiels et affirmer clairement le gain au consommateur dérivé du passage des hydrocarbures à l'électricité.

Il suffirait de considérer qu'une partie des emplois créés dans la filière de l'électrification des transports individuels soit redevable à une tarification très avantageuse de l'électricité pour cet usage, ce qui semble logique puisque l'électricité serait considérée alors comme un avantage comparatif ou encore comme un produit d'appel pour ce nouveau marché.

Malgré l'avantage généralement reconnu par les analystes des marchés énergétiques quant au bas prix de l'électricité au Québec, il faudrait marquer cette différence de façon particulière et notamment distinguer les cas de recharge de véhicules 100 % électriques et des véhicules hybrides rechargeables<sup>17</sup>.

Les usagers potentiels de véhicules électriques comprendront difficilement l'avantage financier de se convertir à des véhicules plus coûteux à l'achat tant qu'une démonstration probante ne leur sera pas fournie du bénéfice à attendre, en termes de coûts d'opération et principalement de coûts en énergie. HQ est la seule entreprise commerciale qui est déjà présente dans la totalité des foyers québécois, ce qui devrait lui permettre de déployer ses habilités de mise en marché pour démontrer aux acheteurs de véhicules l'avantage très net de devenir « électromobiliste » au Québec.

---

<sup>16</sup> Pour référence, ce tarif établit une balise de création d'emplois (à raison de 3,5 emplois par MW) en contrepartie du coût plus bas de l'électricité vendue.

<sup>17</sup> L'autonomie actuellement limitée des véhicules hybrides rechargeables rend marginalement attrayant le tarif fixe de recharge des bornes du Circuit électrique (sans compter le coût d'abonnement à ce service), comparé à la motorisation à essence. Seul demeure alors l'avantage de la recharge à domicile, beaucoup plus économique.

---



### 2.2.2 – Des modalités de tarification spécifiques aux bornes de recharge municipales

Par ailleurs, l'avenir de l'urbanisation au Québec sera marqué par la densification des milieux construits. Cet équivalent d'une politique urbaine québécoise découle de divers objectifs, orientations, politiques et autres stratégies mis en place par le gouvernement et auxquels les municipalités participent activement. Tout cela engendrera à coup sûr d'immenses bénéfices à la société, en termes d'économies de coûts d'urbanisation, de diminution des émissions de gaz à effet de serre, etc.

Cependant, du point de vue de l'émergence du marché de l'électro-mobilité, cela créera des difficultés importantes. Les municipalités devront probablement s'impliquer dans l'installation de milliers de bornes de recharge rapide sur rue, pour combler les besoins des usagers des véhicules électriques dans ces milieux qui ne permettront pas facilement l'installation de bornes individuelles à la maison (immeubles en copropriété, immeubles locatifs, etc.).

Ainsi, les municipalités seront appelées dans un proche avenir à installer plusieurs bornes de recharge rapide dans les secteurs plus densément urbanisés, là où la possibilité pour un consommateur individuel d'installer sa propre borne de recharge individuelle est inexistante.

Actuellement, chaque borne est considérée comme un branchement individuel qui génère des coûts d'installation et d'opérations en contrepartie de revenus d'exploitation. La plupart des municipalités ne sont pas équipées pour gérer ce nouveau service, puisqu'il comporte des exigences spécifiques liées à la gestion des coûts et des revenus. L'UMQ croit que les municipalités devraient pouvoir compter

---

sur une offre tarifaire de type forfaitaire<sup>18</sup>, afin de leur permettre de mieux connaître à l'avance les coûts qu'elles supporteront pour l'alimentation électrique de ces bornes. Cela limiterait d'autant leur risque et faciliterait d'autant la prise de décision par la municipalité, en sachant que leurs coûts d'installation et d'opération des bornes étant fixés, seul le revenu susceptible d'être enregistré par chaque borne de recharge rapide serait un facteur à considérer pour juger de la rentabilité de cette installation<sup>19</sup>.

### 2.2.3 – Le besoin de disposer d'un « scénario de référence » du développement du marché de l'électro-mobilité au Québec

Enfin, Hydro-Québec devrait être en mesure de proposer une planification globale de l'offre en électro-mobilité, qui intègre les perspectives de développement de ce marché selon différents scénarios, en fonction de paramètres qui évoluent (présence et localisation des bornes rapides, tarif avantageux, types de véhicules, secteurs urbains à prioriser pour l'implantation de bornes communautaires, etc.).

À ce sujet, l'UMQ souligne<sup>20</sup> qu'un des principaux problèmes du nouveau marché des véhicules électriques repose sur une comparaison « tronquée » que font les acheteurs quant à l'autonomie dont ils disposent, en lien avec celle qu'ils croient nécessaire de détenir. Hydro-Québec, grâce à sa présence, sa renommée et ses

---

<sup>18</sup> Une offre forfaitaire de type « tarif à forfait pour usage général » pourrait, dans le cadre du projet-pilote récemment enclenché par HQD sur la tarification susceptible d'être appliquée aux bornes de recharge rapide, être évaluée pour les bornes installées par des municipalités.

<sup>19</sup> Les municipalités qui déploieront plusieurs bornes de recharge rapide seront libres de considérer que certaines bornes, mieux situées et plus rentables, permettront de subventionner l'opération d'autres bornes, dont les revenus générés seront plus faibles.

<sup>20</sup> Un récent sondage dont les résultats ont paru dans La Presse Auto en octobre 2016 confirme et explique ces tendances.

---

capacités commerciales, est donc un acteur incontournable au Québec pour aider à définir un objectif clair. Par la suite, un réseau de bornes rapides de 400 kV (et éventuellement de 600 kV comme celui qui est en train d'être installé en Allemagne présentement<sup>21</sup>) qui serait rapidement disposé dans les grands corridors de déplacement autoroutier, complété par une présence importante de telles bornes sur rues en milieu urbain pour faciliter la recharge « de destination » (ce qui rejoint le rôle des municipalités dans le développement du marché), constitue donc un investissement souhaitable pour la société québécoise, tant en termes environnementaux qu'économiques. Le rapport soumis à la Régie par le professeur Gonzalez de l'Université Laval<sup>22</sup> pose très bien les grands enjeux qui se dissimulent derrière le développement d'un réseau efficace de bornes de recharge, tant pour leur localisation que pour la tarification.

Nulle part ailleurs dans le monde le développement rapide du marché de l'électromobilité ne peut engendrer d'aussi importants bénéfices à la société qu'au Québec. Remplacer du pétrole partiellement importé par de l'électricité produite ici, tout en éliminant la quasi-totalité des émissions de GES grâce à l'origine hydraulique de notre électricité, ne peut que bénéficier à tous les québécois. Et l'exemple de la Norvège<sup>23</sup> nous indique que cela est possible, grâce à une série de mesures incitatives et d'encadrement du marché.

C'est pour l'ensemble de ces raisons que l'UMQ appelle à un soutien très senti de la part d'Hydro-Québec au développement de l'électromobilité sur une période suffisamment prolongée pour permettre d'atteindre les objectifs visés.

---

<sup>21</sup> « *Ford et les trois allemands imitent Tesla* », La Presse 7 décembre 2016. Le nouveau réseau de recharge rapide permettrait les recharges en 15 minutes.

<sup>22</sup> Pièce A-0010, « *Intégration des nouvelles technologies en énergie* », décembre 2016, pp 18 et 19.

<sup>23</sup> « *La Norvège franchit le cap des 100 000 véhicules électriques* » La Presse, 28 décembre 2016.

---

**Recommandation #2 :**

L'UMQ recommande à la Régie de l'énergie d'insérer dans l'avis qu'elle produira pour le Ministre de l'énergie et des ressources naturelles, la mise en œuvre d'une stratégie intégrée d'encouragement à l'électromobilité, qui s'appuierait sur une tarification fortement incitative de l'électricité pour cet usage, sur une tarification forfaitaire pour les bornes municipales et sur un déploiement rapide de bornes de recharge rapides dans les grands corridors autoroutiers ainsi que dans certains quartiers densément habités.

### **SECTION 3 –LES CONDITIONS FACILITANTES DE PRODUCTION PAR LES MUNICIPALITÉS DE GAZ NATUREL RENOUVELABLE**

À titre de productrices potentielles de gaz naturel renouvelable (GNR) à travers leur gestion écoresponsable des déchets organiques produits sur leur territoire<sup>24</sup>, les municipalités pourraient devenir au fil de la prochaine décennie des fournisseurs de GNR qui serait introduit et distribué sur le réseau de distribution de Gaz Métro. La filière énergétique naissante de GNR « municipal » possède plusieurs qualités intrinsèques, qu'il convient de rappeler brièvement :

- Ce gaz naturel résulte d'un important effort de diminution des émissions de gaz à effet de serre que produisent, en se décomposant, les déchets organiques qui étaient jusqu'ici enfouis dans le sol.
- Ce gaz naturel est produit « localement », c'est-à-dire à proximité immédiate des conduites de Gaz Métro, et ne nécessite donc pas de transport sur de longues distances.
- Ce gaz naturel permet au Distributeur de s'approvisionner sur le territoire québécois, augmentant d'autant l'autonomie énergétique du Québec, surtout pour une forme d'énergie où la totalité des approvisionnements proviennent de l'extérieur du Québec.

Ceci étant dit, la filière de production de GNR fait face à de sérieuses difficultés que l'État québécois doit comprendre et mesurer, s'il souhaite qu'elle se développe et comble les espoirs qu'elle fait naître.

---

<sup>24</sup> Plusieurs de ces efforts municipaux sont réalisés dans le cadre de la *Politique québécoise de gestion des matières résiduelles*.

---

- Cette filière est destinée à demeurer « marginale » en termes de volumes produits, puisque la biométhanisation des déchets organiques constitue un ajout de fin de processus à l'ensemble de la gestion des matières résiduelles par les municipalités, qui comprend notamment des segments de collecte, de transport, de disposition ou de valorisation, ces segments étant distincts en fonction du type de matière visée (recyclables, organiques, déchets particuliers, autres déchets). Ce constat quant à l'importance toute relative de la filière en termes de volumes a été mis de l'avant déjà tant par l'UMQ<sup>25</sup> que par le Distributeur et se trouve aujourd'hui à nouveau confirmé par le rapport Audette<sup>26</sup>.
  
- Les municipalités qui iront de l'avant avec la biométhanisation le feront en fonction d'une analyse individuelle des coûts qu'engendre ce processus pour elles, et en fonction de leur évaluation des débouchés potentiels au GNR qu'elles produiront. Cela signifie que chacune d'entre elles doit analyser à la fois les coûts et bénéfices des choix technologiques qu'elles feront en fonction des volumes recueillis, de la localisation de leurs équipements, de la distance de ceux-ci du réseau de Gaz Métro, et des exigences de ce dernier à travers le contrat qui liera les deux intervenants au terme d'un processus de négociations.
  
- Le fait d'injecter du GNR dans le réseau de Gaz Métro ne constitue pas une étape sans conséquences pour une municipalité. Comme l'UMQ l'a déjà souligné<sup>27</sup> : « Il est par ailleurs important de noter que l'épuration requise pour

---

<sup>25</sup> Mémoire de l'UMQ dans le dossier R-3824-2012, page 17 (0,75 % du total de la consommation de gaz naturel au Québec, selon une évaluation faite par sondage de l'UMQ auprès des municipalités).

<sup>26</sup> Pièce A-0012, « Balisage, diagnostic, principes tarifaires et pistes de solution pour le développement de la filière du gaz naturel renouvelable dans le contexte québécois », tableaux 7-8, 7-9 et 7-10.

<sup>27</sup> Mémoire de l'UMQ dans la cause R-3824-2012, page 77.

---

*le biométhane est de même nature que les transformations qui sont nécessaires sur le gaz naturel brut d'origine fossile afin de l'injecter dans les réseaux de distribution gazier. »*

Rappelons que l'ensemble de l'encadrement réglementaire pour l'injection de gaz naturel sur le réseau de distribution de Gaz Métro a été mis en place par la Régie depuis le début des années 2010 en fonction de l'hypothèse du développement imminent d'une industrie du gaz de schiste au Québec. Celle-ci se caractériserait par une injection massive provenant d'un nombre limité de puits de gaz de schiste, la plupart du temps regroupés car situés à une distance relativement minime les uns des autres. Ce dispositif réglementaire est donc semblable à celui qui a été mis en place dans les juridictions productrices d'hydrocarbures et il permet d'en assurer la rentabilité en partageant des coûts d'injection relativement limités sur des volumes importants. L'UMQ ne remet pas en cause ce dispositif réglementaire, dans la mesure où il devra servir (il n'y a pour le moment aucune injection de gaz naturel provenant de tels puits au Québec) dans les circonstances pour lesquelles il a été développé.

Le cas de la filière de GNR municipal fournit cependant un cas de figure inverse à celui pour lequel l'encadrement réglementaire actuel a été développé: les sites de production seront petits en volumes<sup>28</sup> et très éloignés les uns des autres.

---

<sup>28</sup> L'UMQ a produit une estimation de cet écart entre puits de production de gaz et biodigesteurs municipaux dans son mémoire produit dans le cadre du dossier R-3824-2012 (pièce C-UMQ-0007), à la page 55 : « *Un puits typique de gaz de schiste produirait environ dix fois plus de molécules de méthane qu'un biodigester municipal moyen. À titre d'exemple, l'entreprise Talisman a évoqué, en février 2010, une capacité de production de son puits de St-Édouard d'environ 12 millions de pieds cube par jour. Or, la production de biogaz prévue par le projet de la Ville de Laval, une des plus imposantes par sa population, ne devrait pas dépasser 1,1 million de pieds cubes par jour.* » Il convient de mentionner que, depuis ce temps, la Ville de Laval a annoncé qu'elle se tournerait plutôt vers la production de compost.

---

À titre d'intervenante devant la Régie, l'UMQ n'est pas en position de présenter un cas particulier à la Régie qui serait une juste illustration de la globalité des cas de figure possibles, puisque les négociations pour conclure un contrat sont propres à chaque municipalité et à Gaz Métro. Chaque cas sera donc nécessairement un cas particulier. Un seul exemple d'entente a déjà été présenté et a obtenu le feu vert de la Régie : celui de la Ville de Saint-Hyacinthe, pour lequel il est difficile de conclure quoi que ce soit, le raccordement n'ayant pas encore eu lieu<sup>29</sup>.

Cependant, le contexte global dans lequel évoluent les municipalités et le marché du gaz naturel au Québec n'ont pas significativement évolué depuis le moment où elle s'exprimait devant la Régie dans le cadre d'un dossier particulier.

Aux pages 105 et suivantes de son rapport<sup>30</sup>, S. Audette fait une intéressante analyse des principes tarifaires en cause dans le développement de la filière du GNR à travers l'expérience du balisage effectué. Malgré l'intérêt de cette analyse qui semble privilégier une réponse sous forme de tarif de rachat garanti (TRG), l'UMQ tient ici à réitérer sa principale recommandation qui touche à cette filière, puisqu'elle lui semble encore d'actualité et évite de s'égarer dans le « cas par cas » qui ne peut mener à une conclusion constructive pour l'ensemble d'une nouvelle filière énergétique. Il s'agit de mettre en œuvre, en complément du dispositif réglementaire développé par la Régie pour l'injection de gaz naturel sur le réseau de distribution de Gaz Métro, un mécanisme assurant la neutralité financière aux

---

<sup>29</sup> À la page 19 de son mémoire (pièce C-GM-0003), Gaz Métro indique que « *de nombreux producteurs potentiels de GNR ont indiqué à Gaz Métro qu'en fonction des prévisions de prix d'achat découlant de la formule de prix approuvée par la Régie, la rentabilité des nouveaux projets de production de GNR est difficile à atteindre.* » Cette affirmation confirme les préoccupations exprimées par l'UMQ. Plus loin, à la page 21, une autre confirmation du point de vue exprimé par l'UMQ découle de la phrase suivante : « *Gaz Métro devra être en mesure d'aider les producteurs à surmonter la difficulté qu'ils rencontrent dans la rentabilisation des projets de biométhanisation, mais aussi de faciliter l'accès au GNR pour les clients intéressés à en consommer.* »

<sup>30</sup> Pièce A-0012, section 8.1.

---



municipalités qui choisiront d'injecter du GNR dans le réseau de distribution. Cette solution se rapproche d'un constat effectué par la société Gazifère dans le rapport<sup>31</sup> qu'elle soumettait à la Régie dans le présent dossier :

*« Pour ce faire, il faut que l'environnement réglementaire soit facilitant, tant pour les producteurs que pour les consommateurs. Il faut aussi apprendre des succès des Plans globaux en efficacité énergétique des distributeurs réglementés d'électricité et de gaz naturel, lesquels découlent en grande partie de la socialisation des coûts associés à la mise en place des programmes d'efficacité énergétique et de l'implication des distributeurs dans le développement et la commercialisation des programmes.*

(nos soulignés)

Les municipalités productrices de GNR seraient par conséquent, suivant la proposition de l'UMQ, indemnisées en cas de rendement négatif de l'équation suivante :

### **A - B**

Où **A** = (Prix de vente contractuel de la molécule produite par la municipalité)  
et **B** = (Ensemble des coûts applicables à son injection dans le réseau de distribution: conduite de collecte, installations assurant l'interchangeabilité, la composition et la pression, raccordement jusqu'au point d'injection sur le réseau, tarif d'équilibrage).

Le calcul donnant droit à l'indemnisation serait effectué annuellement et la somme versée proviendrait des sommes déjà versées par la municipalité au titre du tarif de réception, qui ferait l'objet d'une comptabilité séparée (à l'image des nombreux

---

<sup>31</sup> Pièce C-GI-0002, page 24.

---

comptes de frais reportés déjà en activité). Il va de soi qu'en cas de rendement positif ou nul de cette formule, aucune indemnisation ne serait versée.

La municipalité ne produirait donc pas du GNR « subventionné » : tous les coûts de production du méthane seraient absorbés dans le cadre des activités de gestion des matières résiduelles de la municipalité. Seuls les coûts de mise à niveau du méthane et d'injection sur le réseau de distribution de gaz naturel seraient pris en compte. Aucun rendement ne serait prévu pour ces opérations, de nature commerciale, de la municipalité, puisque le risque deviendrait inexistant. Seul le cas de figure où une municipalité produirait du GNR à perte serait couvert par ce mécanisme, pour éviter que des taxes foncières ne paient pour le déficit engendré par l'activité d'injection sur le réseau de distribution de Gaz Métro.

En conséquence, et par rapport aux propos qu'elle tenait lors de la cause d'investissement R-3824-2012, l'UMQ réduit son dispositif à une seule recommandation à l'endroit de la Régie de l'énergie, dans le cadre de l'avis que cette dernière produira à la demande du Ministre de l'énergie et des ressources.

**Recommandation # 3 :**

**L'UMQ recommande à la Régie de l'énergie d'insérer dans l'avis qu'elle produira pour le Ministre de l'énergie et des ressources naturelles, l'introduction, pour une durée de cinq ans, d'un amendement au fonctionnement du tarif de réception sous la forme d'un mécanisme d'indemnisation aux municipalités productrices de biométhane, en cas de rendement négatif lors d'une année donnée.**

---

## CONCLUSION

Dans ce mémoire, l'UMQ a souhaité éclairer la Régie de l'énergie sur trois sujets précis où les municipalités peuvent contribuer activement à l'atteinte des objectifs gouvernementaux exprimés dans la nouvelle *Politique énergétique 2030*. L'UMQ souhaite que cette contribution s'avère utile aux travaux de la Régie dans la rédaction de l'avis demandé par le Ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles.

## RAPPEL DES RECOMMANDATIONS

1. **L'UMQ recommande à la Régie de l'énergie d'insérer dans l'avis qu'elle produira pour le Ministre de l'énergie et des ressources naturelles l'introduction d'un tarif municipal exempt d'interfinancement, tant pour alléger le fardeau des consommateurs domestiques d'électricité que pour dégager des sommes municipales destinées à financer un nouveau « Fonds d'investissements municipal en aménagement et transports ».**
  2. **L'UMQ recommande à la Régie de l'énergie d'insérer dans l'avis qu'elle produira pour le Ministre de l'énergie et des ressources naturelles, la mise en œuvre d'une stratégie intégrée d'encouragement à l'électromobilité, qui s'appuierait sur une tarification fortement incitative de l'électricité pour cet usage, sur une tarification forfaitaire pour les bornes municipales et sur un déploiement rapide de bornes de recharge rapides dans les grands corridors autoroutiers ainsi que dans certains quartiers densément habités.**
  3. **L'UMQ recommande à la Régie de l'énergie d'insérer dans l'avis qu'elle produira pour le Ministre de l'énergie et des ressources naturelles, l'introduction, pour une durée de cinq ans, d'un amendement au fonctionnement du tarif de réception sous la forme d'un mécanisme d'indemnisation aux municipalités productrices de biométhane, en cas de rendement négatif lors d'une année donnée.**
-