

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

**PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL
No : R-4060-2018**

HYDRO-QUÉBEC DISTRIBUTION

Demanderesse

- et -

**ASSOCIATION HÔTELLERIE
QUÉBEC**

-et-

**ASSOCIATION DES
RESTAURATEURS DU QUÉBEC**

(ci-après « AHQ-ARQ »)

Partie intéressée

PLAN D'ARGUMENTATION DE L'AHQ-ARQ

**DHC Avocats
Me Steve Cadrin
1200, boul. Chomedey, bureau 400
Laval (Québec) H7V 3Z3
Tél. : 514-392-5725
Fax : 450-682-5014
scadrin@dhcavocats.ca**

CONCLUSIONS AHQ-ARQ

C-AHQ-ARQ-0007, p. 18 et 19, voir aussi C-AHQ-ARQ-0009, p. 17

L'AHQ-ARQ demande à la Régie de donner effet à l'ensemble des propositions présentées dans le cadre de sa preuve, soit :

1. L'AHQ-ARQ considère que le Distributeur doit supporter la croissance des véhicules électriques au Québec à l'intérieur de certaines balises décrites dans ce mémoire.
2. L'AHQ-ARQ constate que l'objectif d'augmentation du nombre de véhicules est en avance et que le nombre de BRCC à installer par le Distributeur sur l'horizon de 10 ans pourrait être surévalué si la tendance se maintenait.
3. L'AHQ-ARQ est d'avis que l'analyse économique sur 10 ans présentée par le Distributeur est favorable et qu'elle est robuste comme le démontrent les diverses analyses de sensibilité réalisées par l'AHQ-ARQ et le Distributeur et mentionnées dans la section 2 du mémoire.
4. Toutefois, l'AHQ-ARQ demeure préoccupée par d'autres hypothèses et incertitudes qui pourraient avoir un impact important sur le déploiement des BRCC à compter de 2020. Il pourrait arriver que le nombre de BRCC que le Distributeur prévoit installer soit trop élevé en fonction de ces hypothèses et incertitudes.
5. L'AHQ-ARQ est d'avis que le Distributeur doit exercer une vigie continue de tous les paramètres qui peuvent affecter le déploiement des BRCC.
6. L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander au Distributeur de revoir sa stratégie de déploiement géographique au moins mensuellement et d'en faire état dans le suivi dans le cadre de son rapport annuel à la Régie.
- 6.1 L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander à HQD la démonstration du caractère optimal de son Plan de déploiement.
7. L'AHQ-ARQ recommande aussi à la Régie de demander au Distributeur d'actualiser la stratégie de déploiement annuelle et l'analyse économique dans le cadre de chaque cause tarifaire afin que la Régie puisse, à chaque

année, établir la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles à l'exploitation du service public de rechange pour véhicules électriques et de déterminer les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assurer l'exploitation de ce service.

8. L'AHQ-ARQ est d'accord avec le traitement du Projet dans le cadre du MRI tel que proposé par le Distributeur.

CADRE LÉGISLATIF

- Loi sur la Régie de l'énergie (LRÉ)

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.

- 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.

- Loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques

« Notes explicatives

Cette loi a pour objet de favoriser l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques. À cette fin, elle modifie la Loi sur Hydro-Québec afin de permettre au gouvernement de fixer les tarifs d'un tel service par règlement.

La loi modifie également la Loi sur la Régie de l'énergie afin de permettre à la Régie de l'énergie de tenir compte, dans la fixation des tarifs de distribution d'électricité, des revenus requis par Hydro-Québec pour assurer l'exploitation d'un tel service. »

- **OEB (A-0021)**

« 5. Conclusion

*It is OEB staff's view that the **ownership or operation of an EV charging station, and the selling of EV charging services from that facility, do not constitute distribution or retailing.** The OEB regulates the distribution (delivery) and retailing (selling) of electricity; it does not regulate the end uses of electricity. In OEB staff's view, EV charging is an end use of electricity. A licence from the OEB is not required to engage in this activity and, as a result, the OEB's codes, rules and other regulatory requirements do not apply to it. Moreover, in OEB staff's view, owning and operating EV charging stations is an inherently competitive activity. Many different entities could (and do) offer this service and, given that a wide variety of possible business models exist(7), consumers will likely have adequate choice when it comes to charging their EVs.*

7 For example: (i) stores and restaurants may provide EV charging services for free in order to attract customers; (ii) parking lots and 'destination' businesses (e.g. hotels, tourist attractions) may offer EV charging services on a pay-per-use basis; (iii) businesses may make EV charging stations available for use by the public when they are not being used by their fleets or staff; and, (iv) gas stations and other businesses solely providing EV charging services may deploy networks of pay-per-use charging stations.»

(Notre soulignement)

ARGUMENTATION

a) Hypothèses du Plan de déploiement (C-AHQ-ARQ-0009, p. 5 à 12)

Temps moyen de recharge	22,2 minutes	SURESTIMATION du nombre de bornes
Puissance nominale de recharge	50 kW	SURESTIMATION du nombre de bornes
Kilométrage annuel moyen	18000 km/an	SURESTIMATION du nombre de bornes
Effet induit	Hausse	SURESTIMATION du nombre de bornes
Nombre VÉ (non induit)	Plus élevé	SURESTIMATION du nombre de bornes
Bornes privées	0	SURESTIMATION du nombre de bornes
Autonomie VÉ	Idem	SURESTIMATION du nombre de bornes

Ces hypothèses ont toutes un biais dans le même sens et occasionnent une **surestimation** systématique du **nombre de bornes**.

b) Optimiser le Plan de déploiement

Présentation (C-AHQ-ARQ-0009, p. 14)

*« L'objectif d'un plan de déploiement **optimal** devrait plutôt être de **minimiser** l'impact sur les tarifs d'électricité, tout en respectant les cibles demandées.*

Pouvant même mener à une solution ayant un impact à la baisse sur les tarifs d'électricité.

*Viser la rentabilité n'est pas suffisant □ **Maximiser** la rentabilité est plus acceptable. »*

Rappel de la nouvelle recommandation (C-AHQ-ARQ-0009, p. 17) :

6.1 L'AHQ-ARQ recommande à la Régie de demander à HQD la démonstration du caractère optimal de son Plan de déploiement.

c) Ajuster le Plan de déploiement

Présentation (C-AHQ-ARQ-0009, p. 19)

« Exemple chronologique:

- Cause actuelle: Approbation des 154 nouvelles BRCC en 2018-2019
- Avril 2019 - Rapport annuel : suivi (B-0014, pp. 4-5)
- Août 2019 – Cause tarifaire: Preuve HQD sur Plan de déploiement 2020-2027 ajusté avec hypothèses mises à jour (B-0009, p. 7, B-0019, p. 7)
- Mars 2020: Décision Régie sur BRCC 2020
- Avril 2020: Nouveau cycle »

CONCLUSION

Question 1 :

Quelle est la juste valeur des actifs que la Régie estime prudemment acquis et utiles à l'exploitation du service public de recharge rapide?

- Hypothèses retenues entraînent généralement une surestimation du nombre de bornes
- Le Plan de déploiement n'est pas optimisé (plutôt qu'un faible impact sur les tarifs)
- HQD reconnaît la nécessité d'ajuster son Plan de déploiement dans le futur

Conséquemment, la Régie ne peut autoriser la juste valeur de l'ensemble des actifs que HQD propose mettre en place **pour les 10 prochaines années.**

Question 2 :

Quels sont les montants globaux des dépenses que la Régie estime nécessaires pour assumer le coût de la prestation de ce service?

Voir question précédente.

Question 3 :

Quelles sont les préoccupations économiques, sociales et environnementales qui ont été indiquées par le gouvernement et dont la Régie doit tenir compte?

Cible d'accroissement du nombre de VÉ :

- 2026 : 300 000
- 2030 : 1 000 000

Objectifs HQD :

- 2027 : 390 000

En résumé, l’AHQ-ARQ ne remet pas en cause les cibles fixées par le gouvernement, ni l’importance de déployer un réseau de bornes de recharge rapide afin d’atteindre ces cibles.

Le compromis face à autant d’incertitudes (tant sur l’analyse économique que sur le Plan de déploiement), d’évolution rapide et de difficulté à prévoir sur un horizon aussi long est de reconnaître le Plan de déploiement et les sommes qui y sont associés pour l’année 2019 uniquement, soit :

« La répartition territoriale des bornes pour les 18 premiers mois de déploiement est présentée au tableau 1. Ce sont donc 154 BRCC qui seront déployées sur 83 sites, selon une configuration simple, double ou quadruple. La stratégie de couverture du territoire s’appuie à la fois sur une densification des sites existants et sur l’extension du réseau (soit une cinquantaine de nouveaux sites) afin de combler les espaces laissés vides.

Parmi ces nouvelles bornes, une quarantaine sera installée le long du réseau autoroutier, sur une dizaine de sites. De plus, une emphase sera mise sur la grande région de Montréal afin de favoriser la recharge en milieu urbain, à la fois pour les électromobilistes n’ayant pas accès à un stationnement (sic) privé mais aussi pour répondre à la demande de bornes rapides dans la région la plus peuplée du Québec.

TABLEAU 1 : RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES BORNES AU COURS DES 18 PREMIERS MOIS DU PROJET

(Tableau omis)

Cette planification est sujette à changement et sous réserve des validations techniques sur le terrain. »¹
(notre soulignement)

Difficile de passer sous silence que c’est volontairement que HQD ne fait pas évoluer ses hypothèses sur l’horizon de 10 ans, le tout afin d’éviter de spéculer à l’égard d’éléments qui sont déjà hautement incertains.

¹ B-0004, HQD-1, doc. 1, p 14 et 15.

Difficile aussi de passer sous silence la « divergence » entre HQD et son « expert » (non reconnu par la Régie à ce titre, mais néanmoins un témoin de HQD).

Bref, nous sommes « tous certains d'être incertains » sur l'horizon de 10 ans, la preuve de HQD en est la démonstration la plus flagrante.

Imposer à HQD de déposer une preuve (suivi) sous la forme de la pièce A-0024 de la Régie en remettant à jour les données du Tableau R-7.4.4. et les hypothèses explicatives à chaque dossier tarifaire pour en faire reconnaître les coûts aux fins de tarification.

À défaut, l'AHQ-ARQ soumet respectueusement que la Régie ne peut conclure que HQD a relevé son fardeau de démontrer le caractère « prudemment acquis et utile » des actifs et le caractère « nécessaire » des dépenses afférentes.

Ceci dit, les « préoccupations » du gouvernement militent en faveur de ne pas rejeter l'intégralité de la demande, mais plutôt d'autoriser celle-ci en se limitant à l'année 2019 (le premier 18 mois) et à déferer les années subséquentes aux bancs chargés d'entendre les causes tarifaires annuelles à venir de HQD.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS.

Laval, ce 12 avril 2019

DHC Avocats

DHC AVOCATS

Procureurs de la partie intéressée
AHQ-ARQ