

ROÉÉ
Regroupement des organismes environnementaux en énergie

Régie de l'énergie

R-4060-2018

**Hydro-Québec - Demande relative à l'établissement
d'un service public de recharge rapide pour véhicules
électriques**

Rapport d'analyse

par

Jean-Pierre Finet, Consultant
Bertrand Schepper, Consultant

pour le

Regroupement des organismes environnementaux en énergie
(ROÉÉ)

Le 25 février 2019

ROÉÉ
Regroupement des organismes environnementaux en énergie

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DU ROÉÉ.....	1
INTRODUCTION.....	3
1.0 L'IMPORTANCE D'UN BON RÉSEAU DE BORNES DE RECHARGE ET LE RÔLE D'HYDRO-QUÉBEC	4
2.0 NATURE DES ACTIVITÉS ET ENCADREMENT LÉGISLATIF.....	8
2.0 VALEUR DES ACTIFS PRUDEMMENT ACQUIS ET UTILES	10
2.1 REVENUS ASSOCIÉS AUX RECHARGES	10
2.2 AIDE FÉDÉRALE	11
2.3 AIDE PROVINCIALE.....	11
2.4 PARTENARIATS ET PARTAGE DE RISQUE.....	13
3.0 LOCALISATION OPTIMALE DES BRCC.....	15
4.0 SUIVI	18
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	19

PRÉSENTATION DU ROEE

Fondé en 1997, le ROEE représente les intérêts de sept groupes environnementaux à but non lucratif, notamment auprès de la Régie de l'énergie. En font partie :

- **Nature Québec**, un organisme national qui regroupe plus de 5000 membres et sympathisants et 130 organismes affiliés œuvrant à la conservation de la nature, au maintien des écosystèmes essentiels à la vie et à l'utilisation durable des ressources;
- **Fondation Rivières**, un organisme œuvrant à la préservation, la restauration et la mise en valeur du caractère naturel des rivières – tout autant que de la qualité de l'eau;
- **La Fédération québécoise du canot et du kayak** qui a pour mission de faciliter la pratique des activités de canot et de kayak, rendre accessibles les rivières et autres plans d'eau à tous les pagayeurs et agir pour la préservation des lacs et des rivières dans leur état naturel;
- **Écohabitation** facilite l'émergence d'habitations saines, économes en ressources et en énergie, abordables, accessibles à tous et caractérisées par leur durabilité. Il réalise sa mission par des activités de promotion, de sensibilisation, de formation et d'accompagnement auprès du grand public, des intervenants du secteur de l'habitation et des décideurs politiques;
- **Le Regroupement pour la surveillance du nucléaire** qui est voué à l'éducation et à la recherche concernant toutes les questions qui touchent à l'énergie nucléaire;
- **L'Association madelinienne pour la sécurité énergétique et environnementale** qui fait la promotion de la sécurité énergétique et environnementale aux Îles-de-la-Madeleine;
- **Le Regroupement vigilance hydrocarbure Québec (RHVQ)** qui exerce une vigilance sur les projets touchant les hydrocarbures d'origine fossile et à promouvoir auprès du public la nécessité de se tourner vers des énergies vertes et de changer nos comportements.

Les interventions du ROEE reposent sur les principes et objectifs suivants:

- La protection de l'environnement et du patrimoine naturel ainsi que l'entretien responsable des ressources naturelles du Québec;
- L'équité sociale aux niveaux intra et intergénérationnels;
- La fourniture de services énergétiques au moindre coût tout en limitant les impacts tant au niveau environnemental que social;
- La primauté de la conservation et de l'efficacité énergétique sur toute autre forme de production d'énergie afin notamment d'opérer une diminution de l'utilisation de combustible fossile;
- La réduction de la consommation d'énergie ainsi que des émissions de gaz à effet de serre à travers des choix de consommation plus judicieux;
- La mise en place au Québec de politiques, de lois et de mesures de régulation qui favorisent des choix d'investissements et de consommation environnementalement judicieux, économiquement et socialement avantageux et permettant la transition du Québec vers une économie durable ;
- La primauté des nouvelles formes d'énergie renouvelables sur les énergies conventionnelles;
- L'application de mécanismes transparents et démocratiques à l'intérieur des processus de prise de décision;
- La maximisation de l'éducation et de la participation du public quant aux questions énergétiques et leurs impacts à travers des projets concrets disponibles à l'ensemble de la population du Québec.

INTRODUCTION

Le 17 août 2018, Hydro-Québec distribution dépose à la Régie de l'énergie (la Régie), en vertu des articles 31, al. 1 (1°), 49, 52.1 et 52.1.2 de la Loi sur la Régie de l'énergie¹ (la Loi), une demande relative à l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques (la Demande).

La Demande vise à obtenir la reconnaissance, par 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, sur une période de 10 ans (le Projet). Le Distributeur prévoit qu'au terme du Projet il aura mis en place 1 580 bornes.

Le Distributeur requiert à la Régie d'accueillir la Demande pour l'année 2019 afin d'établir la juste valeur des actifs utiles à l'exploitation du service public de recharge pour les véhicules électriques (VÉ) et de déterminer les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assurer l'exploitation du service public de recharge rapide pour VÉ.

Le 28 septembre 2018, le ROÉÉ dépose une demande de participation au dossier qui est acceptée par la Régie dans la décision D-2018-166.

Le présent document constitue le mémoire du ROÉÉ dans la présente cause. Dans l'ensemble, le ROÉÉ appuie le projet soumis par Hydro-Québec, mais soumet des commentaires concernant son financement et son déploiement.

1.0 L'IMPORTANCE D'UN BON RÉSEAU DE BORNES DE RECHARGE ET LE RÔLE D'HYDRO-QUÉBEC

Le projet d'Hydro-Québec vise à mettre en place un service public de recharge constitué de près de 1 600 bornes de recharge rapide à courant continu sur une période de 10 ans. Plus particulièrement, Hydro-Québec souhaite déployer 50 BRCC d'ici la fin de 2018 et 115 BRCC durant l'année 2019. Pour l'année 2019, Hydro-Québec prévoit un budget d'investissement de 8,1 M\$¹

Les principales conclusions de la requête incluent :

« ÉTABLIR la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquise et utile 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 »².

Cette demande vise, entre autres à remplir les exigences de Loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques (PL184), L.Q.2018, ch. 25, en vigueur depuis sa sanction le 15 juin dernier. Celle-ci stipule notamment que la Régie doit tenir compte :

« des revenus requis par le distributeur d'électricité pour assurer l'exploitation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques visés à l'article 22.0.2 de la Loi sur Hydro-Québec.

Ces revenus sont déterminés par la Régie en tenant compte notamment de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquise et utile 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»³ (nos soulignés)

¹ B-0002, p.2

² B-0002, p.3

³ Article 52.1.2 de la *Loi sur la régie de l'énergie*

À la lecture du rapport intitulé « Business Case for Investing in Electric Vehicle Direct Current Fast Charge Station Infrastructure »⁴ produit en 2016 par la firme Marcon pour le Conseil canadien des ministres de l'Environnement, on constate que les gouvernements et les services publics jouent un rôle majeur dans le financement et le déploiement de bornes de recharge rapide en courant continu au Canada :

“Funding of DC fast charging infrastructure in Canada

DC fast charging infrastructure deployment within Canada is in its infancy. With the exception of Tesla and AZRA, network scale deployment has been the work of governments, their agencies or Crown Corporations in Canada. This results from the perceived lack of acceptable financial returns on investment and significantly longer paybacks than private investors are willing to accept. Given the investment required, the relatively small number of EVs and the low incidence of charging, conventional financing of DC fast charging stations (equity, debt or a mixture of both) has been nearly impossible, and is unlikely to change in the foreseeable future.

The successful DC fast charging infrastructure network deployments have been financed in one of the following ways:

1. Highly subsidized by provincial and/or federal government;
2. Private investment made by auto manufacturers aimed at reducing range anxiety and increasing EV sales; and,
3. One innovative investment model inspired by the commercial real estate market and derivative sources of income.

In most cases, the total amount of investment available is relatively small and the process to obtain government funding (if and when it is available) is rather complicated, onerous and rare. This explains, in large part, the relatively slow rate at which DC fast charging infrastructure is deploying in Canada.” (Nous soulignons)

⁴ Marcon, « Business Case for Investing in Electric Vehicle Direct Current Fast Charge Station Infrastructure », Conseil canadien des ministres de l'environnement, 2016, 88p. en ligne page 2 https://www.ccme.ca/files/Resources/air/mobile_sources/Final%20DCFC%20Report.pdf,

C'est pourquoi le ROÉ appuie les arguments d'Hydro-Québec lorsqu'elle indique que :

« les distributeurs d'électricité sont généralement les mieux placés pour amorcer les mouvements de transformation de marché par la mise en place de ces infrastructures. Ils peuvent notamment s'appuyer sur :

- leur relation privilégiée de confiance avec leurs clients, ce qui présente un avantage certain, notamment en matière de sensibilisation ;
- leur capacité à financer des investissements d'envergure, de surcroît sur une longue période ;
- leur expertise en matière de gestion du développement et du déploiement d'infrastructures électriques à grande échelle, incluant leur intégration au réseau.

En outre, on ne saurait trop insister sur l'importance de mettre en place un réseau de bornes dont la répartition géographique est non seulement optimale, mais également étendue. En effet, sans une mise en place organisée et ordonnée, on assisterait à une concentration de bornes dans certains secteurs à plus forte densité de population et de véhicules, laissant de très larges portions du territoire sans aucune couverture. Un tel déploiement irait complètement à l'encontre de l'objectif recherché. Seul un distributeur public de l'envergure du Distributeur peut garantir une couverture territoriale complète, y compris dans les secteurs où l'achalandage ne le justifierait pas pour une tierce partie. »⁵ (nos soulignés)

En définitive Hydro-Québec est l'organisme le plus apte à piloter un tel projet. Il doit notamment s'assurer d'une forme d'universalité des services à la population, et ce, en tenant compte de la répartition des bornes sur le territoire du Québec.

Cette capacité d'Hydro-Québec d'assurer l'implantation d'un réseau de bornes de recharge est importante car, comme le rappelle Hydro-Québec, le gouvernement québécois s'est doté de l'objectif d'atteindre 1 million de VÉ d'ici 2030⁶.

⁵ B-004, p.39

⁶ *Politique énergétique 2030*, page 41.

Pour atteindre cet objectif, il est généralement reconnu que certaines barrières à l'achat doivent être abaissées. Cela passe notamment par l'augmentation du nombre BRCC. Or, comme le présente le tableau 1 tiré du rapport *Étude des incitatifs pour véhicule électrique*⁷ du groupe Dunsky expert en énergie, le nombre de bornes de par millions d'habitants est généralement faible au Québec par rapport aux juridictions ayant un certain succès pour transformer le parc de véhicules :

Tableau 1 : Sommaire des politiques et programmes pour les VÉ en vigueur dans les juridictions sélectionnées

Juridictions	Politiques et programmes					Adoption	
	Incitatif financier aux acheteurs			Bornes de recharge rapide (pour 1M d'hab.) ²⁰	Loi VZÉ	Part de marché ²¹	
	Type	Montant max. (CAD)	Évolution			2016	Tendance 2017
Canada							
Québec	R	8 000 \$	→	17	✓ 2018	1,0 %	↗ (2,2 %) ²²
C.-B.	R	5 000 ²³ \$	→	9	-	1,0 %	↗ (1,5 %)
Ontario	R	14 000 \$	↗ 2017	9	-	0,4 %	↗ (1,1 %)
États-Unis							
Californie	CI, R	13 000 ²⁴ \$	↘ 2016	40	✓	3,7 %	↗ (4,6 %)
Colorado	CI	16 250 \$	↘ 2017	25	-	1,0 %	↗ (1,4 %)
Connecticut	CI, R	13 650 \$	↘ 2017 (PHEV)	26	✓	0,9 %	↗ (1,3 %)
Géorgie	CI	9 750 \$	↘ 2015	23	-	0,5 %	↘ (0,4 %)
Oregon	CI	13 000 \$	↗ 2017	53	✓	1,9 %	↗ (2,1 %)
Europe							
Danemark	T	~ 30 000 ²⁵ \$	↘ 2015	76	-	0,6 %	↘ (0,1 %)
Norvège	T	~ 27 000 ²⁶ \$	→	321	-	29 %	↗ (35 %)
Pays-bas	T	~ 8 000 ²⁷ \$	↘ 2016 (PHEV)	40	-	6 %	↘ (1,7 %)

Sources : Dunsky expert en Énergie, *Étude des incitatifs pour véhicules électriques préparés pour TEQ : Rapport final*, janvier 2018, p.15.

L'angoisse de la panne est un facteur important qui limite l'adoption de véhicules électriques. C'est pourquoi le ROEÉ soutient qu'il est nécessaire de résoudre ce

⁷ Dunsky expert en Énergie, *Étude des incitatifs pour véhicules électriques préparés pour TEQ : Rapport final*, janvier 2018, 41 p.

problème le plus rapidement possible tout dans l'ensemble des régions administratives du Québec.

2.0 NATURE DES ACTIVITÉS ET ENCADREMENT LÉGISLATIF

Dans sa décision procédurale D-2018-166, la Régie fait part de son questionnement quant à la nature réglementaire de l'activité liée à l'exploitation du réseau public de BRCC, à savoir si celle-ci est une activité de distribution réglementée ou plutôt une activité non réglementée au sens de la Loi et conformément aux principes réglementaires reconnus.⁸

De plus, dans cette décision procédurale, la Régie constate que l'article 52.1.2 de la LRÉ adopté en juin 2018 omet de préciser si cette nouvelle activité « doit dorénavant être considérée comme une activité de distribution d'électricité, liée au droit exclusif du Distributeur d'exploiter un réseau de distribution d'électricité. »⁹

Dans son complément de preuve (B-0009), Hydro-Québec convient qu'il ne s'agit pas d'une activité réglementée au sens où la Régie n'en réglemente pas les tarifs, mais que « lorsqu'elle fixe les tarifs de distribution d'électricité, la Régie doit tenir compte des revenus requis pour l'exploitation du service public de recharge rapide pour VÉ. »¹⁰

En réponse à la question 1.1 de la Demande de renseignements no.1 de la Régie de l'énergie quant à la nature des activités et des actifs du projet soumis, Hydro-Québec répond que :

« Quoiqu'il ne s'agisse pas d'une activité réglementée au sens où la Régie n'en fixe pas les tarifs, le Distributeur considère néanmoins que l'exploitation du service public de recharge rapide pour VÉ est une activité réglementée puisque la Régie doit tenir compte de l'ensemble des revenus et dépenses y afférents dans la fixation des tarifs de distribution d'électricité. Ceux-ci concernent notamment la juste valeur des actifs que la Régie estime prudemment acquis et utile à l'exploitation d'un tel service public, les montants globaux qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de prestation de ce service, de même que les

⁸ D-2018-166, section 3.1

⁹ D-2018-166, paragraphe 15

¹⁰ B-0009, page 6

revenus d'exploitation qu'en perçoit le Distributeur. Ainsi, puisque le Distributeur considère ce service comme une activité réglementée et qu'il est le propriétaire des actifs associés au Projet, ces derniers sont inclus dans sa base de tarification. En conséquence, le Distributeur est d'avis qu'il n'est pas requis de répertorier de façon distincte dans son système comptable les dépenses associées aux actifs du Projet.» (Nous soulignons)

Le ROÉÉ constate qu'il existe une certaine contradiction entre la réponse d'Hydro-Québec à la question de la Régie et l'article 52.1.2 de la LRÉ quant aux types de revenus que la Régie se doit de considérer dans son analyse du dossier. L'article 52.1.2 dispose :

« 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 utile 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.» (Nous soulignons)

Selon le ROÉÉ, l'analyse financière du projet soumis par Hydro-Québec porte sur l'ensemble des revenus générés par le projet, dont les revenus résultant de l'accroissement des ventes résidentielles dues aux recharges de véhicules, tandis que l'article 52.1.2 précise bel et bien que la Régie doit tenir compte uniquement des revenus d'exploitation qu'il perçoit aux bornes de recharge.

À notre avis, Hydro-Québec erre lorsqu'elle affirme que la Régie doit tenir compte de l'ensemble des revenus, directs et indirects, reliés à l'exploitation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques.

Selon le ROÉÉ, la rentabilité du projet devrait plutôt être évaluée en fonction des aides financières reçues et selon les revenus d'exploitation générés directement par les bornes. La rentabilité du projet ne devrait pas considérer les prévisions

d'Hydro-Québec relatives aux ventes d'électricité à domicile associées à la recharge de véhicules électriques qui, de toute façon, ne pourront faire l'objet d'un suivi distinct, tel que le précise Hydro-Québec en réponse à la question 1.3 de la demande de renseignements no.1 de la Régie.

Sans avoir une position arrêtée sur le sujet, le ROEÉ se maintient le droit de commenter plus largement et de faire des recommandations plus précises lors des audiences et par la voix de son procureur.

2.0 VALEUR DES ACTIFS PRUDEMMENT ACQUIS ET UTILES

Dans cette section, le ROEÉ examine si Hydro-Québec peut prétendre acquérir les actifs de façon prudente et utile.

Si nous souhaitons l'installation d'un réseau de BRCC, nous partageons toutefois l'avis du professeur Pierre-Olivier Pineau, un des experts reconnus par la Régie dans le cadre du dossier R-3972-2016, qui croit que ce n'est pas aux clients d'Hydro-Québec de financer un tel projet :

« Toutefois, certains experts, comme Pierre-Olivier Pineau de la Chaire en gestion de l'énergie d'HEC-Montréal, clament que ce n'est pas à la société d'État de dépenser plus de 120M\$ pour établir un réseau de bornes de recharge rapide. »¹¹ (Nous soulignons)

2.1 REVENUS ASSOCIÉS AUX RECHARGES

Selon Hydro-Québec, un réseau public de BRCC permet d'accroître de façon notable les ventes d'électricité à des fins de recharge à domicile. (B-0004, page 38)

À la lumière des données au soutien du calcul de la valeur actuelle nette du projet (B-0009, Tableau 14), le ROEÉ constate que la consommation relative aux recharges à domiciles est beaucoup plus importante que celle relative aux

¹¹ Métro, Dix bornes de recharge rapide de plus à Montréal d'ici le début de l'été 2019, 23 janvier 2019, en ligne, <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2071330/dix-bornes-de-recharge-rapide-de-plus-a-montreal-en-2019/>

recharges aux bornes, comme l'indique le tableau que nous avons préparé ci-après à partir du Tableau 14 de la preuve d'Hydro-Québec¹² :

Tableau 2 : consommation MWh par type de borne

Consommation d'énergie (MWh)											
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	
Recharges aux bornes	486	2 625	7 071	14 386	25 086	35 409	49 395	61 616	76 923	89 744	
Recharges à domicile	6 074	21 433	50 171	82 446	138 759	201 409	332 807	447 558	659 144	809 611	
Total	6 560	24 058	57 242	96 832	163 845	236 818	382 202	509 174	736 067	899 355	
Ratio domicile/borne	1250%	816%	710%	573%	553%	569%	674%	726%	857%	902%	

Source : B-0009, tableau 14

Selon le ROÉÉ, il est normal de se questionner sur le fait que la rentabilité d'un projet repose essentiellement sur des effets indirects qui par surcroît ne feraient pas l'objet de suivi annuel. La Régie devrait s'intéresser à ce questionnement.

2.2 AIDE FÉDÉRALE

Dans sa demande, Hydro-Québec indique que son projet pourrait être admissible à une subvention du gouvernement fédéral de 3,7 M\$. Dans les faits, c'est 5 M\$ que le gouvernement fédéral accordera à Hydro-Québec dans le cadre de ce projet, tel qu'annoncé le 23 février dernier par la ministre McKenna.¹³

2.3 AIDE PROVINCIALE

Selon le ROÉÉ, dans la mesure où le gouvernement fédéral contribue au projet, il aurait été normal de considérer la possibilité que le gouvernement du Québec en soit le bailleur de fonds principal, puisque ce projet correspond à ses politiques énergétiques et environnementales.

¹² B-0009, tableau 14

¹³ Métro, Dix bornes de recharge rapide de plus à Montréal d'ici le début de l'été 2019, 23 janvier 2019, en ligne, <https://journalmetro.com/actualites/montreal/2071330/dix-bornes-de-recharge-rapide-de-plus-a-montreal-en-2019/>

En réponse à la question 6.2 de la demande de renseignements no.1 de la Régie qui demandait si Hydro-Québec a fait une demande d'aides financières auprès du gouvernement provincial pour une contribution de ce dernier au financement des coûts d'installation des BRCC, similairement à la démarche envisagée auprès du gouvernement fédéral, Hydro-Québec indiquait que :

« Il n'existe pas à l'heure actuelle de programme provincial d'aide au déploiement de BRCC. »

Le ROÉÉ soumet que la réponse d'Hydro-Québec ne répond pas à la question posée par la Régie. En effet, la Régie ne demandait pas à Hydro-Québec s'il existe un programme provincial d'aide au déploiement de BRCC, mais plutôt si Hydro-Québec avait fait une demande d'aides financières auprès du gouvernement provincial pour une contribution de ce dernier au financement des coûts d'installation des BRCC, sans préciser si cette contribution devait être reliée à un programme en particulier.

Or, en vertu du premier alinéa de l'article 15 de la Loi sur le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, le ministre peut, pour l'exercice de ses fonctions, accorder des subventions tel qu'indiqué entre autres dans le décret 709-2017. Cela est d'ailleurs arrivé à plusieurs reprises au cours des dernières années, tel qu'en font foi les multiples décrets subventionnant les extensions de réseaux de distribution de gaz tel que le décret 709-2017¹⁴. Qui plus est, ces subventions proviennent du Fonds vert à même les sommes prévues aux priorités du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

À notre avis, pour être en mesure de prétendre que les actifs sont acquis de façon prudente, Hydro-Québec doit démontrer qu'elle tire avantage de l'ensemble des sources de financement à sa disposition, ce qu'elle n'a manifestement pas fait.

C'est pourquoi le ROÉÉ recommande à la Régie de demander à Hydro-Québec de démontrer qu'elle fait des actions pour augmenter le financement provenant du financement du gouvernement du Québec (Recommandation 1)

¹⁴ http://publicsde.regie-energie.qc.ca/projets/426/DocPrj/R-4020-2017-B-0010-Demande-Piece-2017_11_28.pdf

2.4 PARTENARIATS ET PARTAGE DE RISQUE

Dans le modèle d'affaires privilégié par Hydro-Québec, celle-ci fait assumer l'entièreté des risques par sa clientèle.

En réponse à la question 7.2.3 de l'AQCIE-FCEI qui demandait quels sont les avantages ou contreparties dont bénéficient les cessionnaires chez qui les bornes seraient installées, Hydro-Québec répondait que :

« Il existe de nombreux avantages, pour les propriétaires de terrain ayant conclu une entente avec le Distributeur, de céder sans frais l'usage d'un terrain où seront installées des BRCC. En plus de l'achalandage accru, ces cessionnaires contribueront aux objectifs environnementaux du gouvernement et de la société en général. Par le fait même, ils bénéficieront d'une visibilité dans les médias, considérant que les installations de BRCC sont un sujet d'intérêt grandissant pour le public. L'implication des entreprises dans ce type de projets environnementaux leur permettra également de faire rayonner leurs entreprises comme étant innovantes et soucieuses de l'environnement. »

À la lecture du rapport intitulé « Business Case for Investing in Electric Vehicle Direct Current Fast Charge Station Infrastructure »¹⁵ produit en 2016 par la firme Marcon pour le Conseil canadien des ministres de l'Environnement, on constate que d'autres distributeurs d'énergie partagent plutôt les risques et les coûts des systèmes avec leurs partenaires privés et publics. C'est le cas notamment de BC Hydro :

“A key difference between the BC Hydro and Circuit électrique models is the regulatory environment in place in BC and Québec. In Québec, Hydro-Québec was identified by the provincial government as the ideal stakeholder to oversee the deployment of a network of charging infrastructure across the province. In contrast, in BC, the regulatory environment was not considered conducive to allowing BC Hydro to become involved in the vehicle charging business as operator and host.

In the case of BC Hydro, four key stakeholders are identified and illustrated in Figure 11. The utility maintains ownership of the DCFCs and contracts a local installer to perform the installation work. This installer is

¹⁵ Marcon, « Business Case for Investing in Electric Vehicle Direct Current Fast Charge Station Infrastructure », Conseil canadien des ministres de l'environnement, 2016, 88p. en ligne https://www.ccme.ca/files/Resourcess/air/mobile_sources/Final%20DCFC%20Report.pdf,

generally the one called upon if the station requires repairs. In the case of BC, this work is performed by Greenlots, a network administrator.

BC Hydro has created leases for participating municipalities. Under the terms of the lease, the municipality is the DCFC operator and host. In exchange for providing a service, the municipality collects the revenues generated by the use of the DC fast charging station. Greenlots receives an annual fee of \$260 per station to cover payment processing, station monitoring and handle call centre issues.”¹⁶

Selon le ROÉÉ, Hydro-Québec ne semble pas avoir suffisamment considéré le partage de risques et de coûts avec ses partenaires.

C’est pourquoi le ROÉÉ recommande à la Régie de demander au distributeur de présenter des actions pour augmenter le partage de risque et de coûts avec des partenaires. (Recommandation 2)

¹⁶ Ibid, p.35

3.0 LOCALISATION OPTIMALE DES BRCC

Hydro-Québec prévoit une répartition géographique des bornes qu'elles projettent installer au cours des 18 premiers mois du projet. Le tableau suivant reflète cette proposition :

Tableau 3 : Répartition géographique des bornes d'Hydro-Québec au cours des 18 premiers mois du projet

Région	Nombre de sites	Nombre de bornes
Abitibi-Témiscamingue	4	4
Capitale nationale	3	8
Centre-du-Québec	5	10
Chaudière-Appalaches	3	7
Côte-Nord	7	7
Estrie	5	9
Lanaudière	10	16
Laurentides	6	16
Laval	2	4
Mauricie	5	12
Montérégie	10	13
Montréal	14	38
Outaouais	2	2
Saguenay-Lac-Saint-Jean	7	8
Total	83	154

Source : B-0004, p.14

Le tableau ne présente pas l'ensemble du projet, mais permet de voir l'intention d'Hydro-Québec à l'heure actuelle. De plus, selon lui, il ne serait pas utile de faire des prévisions à plus long terme pour le moment comme il indique en

réponse à la question 2.1 du ROÉÉ qui demandait des estimations pour un horizon de 3 ans, 5 ans ou 10 ans où il considère qu'« Il est inutile de prévoir trop à l'avance les zones à couvrir, lesquelles doivent tenir compte de la pénétration réelle de véhicules électriques par régions. Comme indiqué, le Distributeur surveillera le marché et ajustera son plan de déploiement en conséquence »¹⁷.

Or, le ROÉÉ considère qu'il est tout de même possible de faire certains recoupements afin de voir si l'ensemble des régions québécoises seront bien desservis par le service public qui doit être offert par le distributeur.

En effet en prenant le nombre de VÉ (100 % électrique et hybride) par région telles qu'estimées par l'AVEQ et le pourcentage de la population du Québec par région, nous sommes en mesure de vérifier si le plan de déploiement présenter au tableau 2 est représentatif des besoins de la population. Nous présentons les résultats de cette démarche au tableau suivant :

Tableau 4 : Répartition géographique des installations de BRCC en pourcentage selon la proposition d'HQD, le nombre de VÉ actuellement et répartition de la population du Québec

	HQD	VÉ	Population 2017
Abbitibi-Temiscamingue	2,6%	1,2%	1,8%
Bas-Saint-Laurent	0,0%	1,8%	2,4%
Capitale nationale	5,2%	9,7%	8,8%
Centre-du-Québec	6,5%	3,2%	2,9%
Chaudière Appalaches	4,5%	3,2%	5,1%
Côte-Nord	4,5%	0,5%	1,1%
Estrie	5,8%	5,6%	3,9%
Gaspésie – Îles-de-la Madeleine	0,0%	0,4%	1,1%

¹⁷ B-0017, question 2.1

Lanaudière	10,4%	10,9%	6,0%
Laurentides	10,4%	9,3%	7,3%
Laval	2,6%	5,3%	5,2%
Mauricie	7,8%	3,4%	3,2%
Montérégie	8,4%	25,8%	18,5%
Montréal	24,7%	15,2%	24,2%
Nord du Québec	0,0%	0,1%	0,5%
Outaouais	1,3%	2,9%	4,7%
Saguenay-Lac-Saint-Jean	5,2%	1,9%	3,3%

Source : B-0004, p.14, ISQ, Panorama des Régions du Québec 2018, p.24, AVEQ, Statistiques SAAQ-AVÉQ sur l'électromobilité au Québec en date du 30 septembre 2018, calcul des auteurs

On remarque que certaines régions sont complètement délaissées par le distributeur malgré la présence de véhicules électriques et une population susceptible d'en acheter. C'est notamment le cas du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine¹⁸.

De plus, nous constatons un important écart entre le pourcentage de développement de bornes et le nombre de VÉ en opération dans certaines régions, principalement en Montérégie et à Laval. Nous supposons que c'est précisément ce nombre de véhicules qui justifie la surabondance à Montréal de bornes par rapport au nombre de véhicules afin que les électromobilistes puissent avoir accès à une borne pour leur aller-retour vers la métropole. Cependant le ROÉÉ se questionne sur la possibilité que certaines des régions administratives soient sous-représentées pour favoriser le développement de bornes à Montréal.

Cependant, certaines régions semblent surreprésentées en termes de borne par rapport au nombre de VÉ ou de population. C'est le cas de l'Abitibi-Témiscamingue, du Centre-du-Québec, de la Côte-Nord, de la Mauricie et du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

¹⁸ Notons cependant que le distributeur serait en pourparlers avec les Îles-de-la-Madeleine, voir : B-0017, question 2.2

Nonobstant les résultats que fournira l'outil de localisation des sites à privilégier qui est en cours de développement par Polytechnique Montréal, le ROÉÉ est d'avis qu'Hydro-Québec doit impérativement à court terme être en mesure de fournir des bornes dans les régions du Bas-St-Laurent et de la région de la Gaspésie et Îles-de-la-Madeleine. À cet effet, le ROÉÉ est d'avis qu'Hydro-Québec pourrait y affecter une partie de la subvention additionnelle reçue de RNCan (5M\$ plutôt que les 3,7 M\$ espérés).

C'est pourquoi le ROÉÉ recommande à la Régie de demander à Hydro-Québec d'installer des BRCC dans les régions du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie et Îles-de-la-Madeleine dans les 18 premiers mois d'opération à partir de la subvention plus généreuse que prévue du gouvernement fédéral. (Recommandation 3)

Selon le ROÉÉ, là où le déploiement de bornes peut effectivement lutter contre l'effet de la « peur de la panne » et donc favoriser l'augmentation de VÉ sur les routes du Québec est plutôt de se concentrer en dehors des grands centres. Cela permettrait 1- de favoriser les recharges chez des automobilistes qui font de plus grandes distances que la moyenne des Montréalais(es) et 2 – rendrait plus accessible la possibilité des habitants des grands centres pour faire des recharges en lorsqu'ils utilisent leur VÉ pour de longues distances, comme lors de voyages de plaisance.

4.0 SUIVI

Enfin, le ROÉÉ recommande à la Régie d'exiger un suivi sur les l'avancement du projet au courant des 3 prochaines années. (Recommandation 4)

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Tel que mentionné plus haut, le ROEE est en faveur du projet, mais déplore qu'une part importante des risques soit supportée par la clientèle alors que certains partenaires ne sont pas encore consultés par le distributeur. Le ROEE pense principalement au gouvernement du Québec et au Fonds Vert qui a servi à financer, pour atteindre des objectifs de la politique énergétique du Québec, des projets polluants comme les extensions de réseaux de distribution gaziers, comparativement au projet non-polluant présenté par Hydro-Québec.

De surcroît, le ROEE estime nécessaire, considérant que la clientèle de l'ensemble des régions du Québec assumera une partie du risque relié au développement du réseau de BRCC, que l'ensemble des régions soient convenablement représentées dans l'implantation de bornes, et ce, dès les 18 premiers mois.

Finalement le ROEE juge nécessaire que la Régie puisse faire une suivie de l'avancement du projet au cours des prochaines années afin d'assurer l'intérêt public.

C'est pourquoi le ROEE émet les recommandations suivantes à la Régie :

- **De demander à Hydro-Québec de démontrer qu'elle fait des actions pour augmenter le financement provenant du financement du gouvernement du Québec (Recommandation 1);**
- **De demander au distributeur de présenter des actions pour augmenter le partage de risque et de coûts avec des partenaires. (Recommandation 2);**

De demander à Hydro-Québec d'installer des BRCC dans les régions du Bas-St-Laurent et de la Gaspésie et îles-de-la madeleine dans les 18 premiers mois d'opération avec les sommes additionnelles à la subvention attendue du gouvernement fédéral (Recommandation 3);

- **D'exiger un suivi sur les l'avancement du projet au courant des 3 prochaines années (Recommandation 4);**