

CANADA

RÉGIE DE L'ÉNERGIE

PROVINCE DE QUÉBEC
DISTRICT DE MONTRÉAL

HYDRO-QUÉBEC DISTRIBUTION

No R-4060-2018

Demanderesse

et

REGROUPEMENT DES ORGANISMES
ENVIRONNEMENTAUX EN ÉNERGIE
(ROÉÉ) ET AL.

Intervenants

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

**PLAN D'ARGUMENTATION DU ROÉÉ
(avec références)**

LE ROEE EXPOSE RESPECTUEUSEMENT CE QUI SUIT :

A. LE ROEE ET LE DOSSIER DE L'ÉTABLISSEMENT D'UNE SERVICE PUBLIC DE RECHARGE RAPIDE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

1.

« Le ROEE est composé de sept (7) groupes environnementaux dont la contribution aux dossiers énergétiques au Québec est notoire. Il s'agit de l'Association madelinienne pour la sécurité énergétique et environnementale, d'Écohabitation, de la Fédération québécoise du canot et du kayak, de Fondation Rivières, de Nature Québec, du Regroupement pour la surveillance du nucléaire et du Regroupement vigilance hydrocarbures Québec. »

➤ ROEE, Demande d'intervention, [C-ROEE-0002](#), par. 6

2. En harmonie avec l'article 5 de *Loi sur la Régie de l'énergie*, les principes directeurs du Regroupement des organismes environnementaux en énergie (ROEE) visent notamment :

- L'équité sociale aux niveaux intra et intergénérationnels;
- 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;

➤ ROEE, Demande d'intervention, [C-ROEE-0002](#), par. 10

3. C'est dans ce contexte et à la lumière de ces principes que le ROEE et ses groupes membres participent au présent dossier.
4. Par ailleurs, le ROEE aborde la demande d'Hydro-Québec relative à l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques comme seulement un volet de la réduction radicale des émissions des GES associés aux transports nécessaires à la réussite de la transition au Québec. Comme il est précisé par la *Politique énergétique 2030* :

« L'étalement urbain progresse à un rythme accéléré au Québec. Cet étalement augmente nos besoins en transport, besoins qui sont comblés à 99 % par les produits pétroliers. L'utilisation massive de l'automobile a de nombreux effets néfastes sur l'environnement, tant sur le plan du climat que de la qualité de l'air, entraînant par le fait même des problèmes de santé publique. Une réduction radicale de la dépendance au pétrole passe donc inévitablement par la diminution de son utilisation dans le secteur des transports. Pour y arriver, le gouvernement conjuguera des mesures portant simultanément sur plusieurs thèmes. » [nos soulignements]

➤ [C-ROEE-0019](#) , p. 36 (voir de manière générale aux p. 36-41)

5. Une approche intégrée, effective et équitable devrait englober des volets autres, incluant :

- Constructions et aménagement du territoire adaptés;
- Transports en commun;
- Véhicules entièrement électriques;
- Transport des passagers par rail et recours très restreint aux avions de courte portée;
- Transport des marchandises par rail ou véhicule commercial électrique.

➤ [C-ROEE-0021](#) , p.3

➤ Au sujet des réseaux de bornes de recharge rapide et des camions lourds électriques, voir : [NS vol 3 \(10 avril 2019\)](#), p. 181-183 (D. Breton)

B. LA DEMANDE D'HQ ET LA RECOMMANDATION GÉNÉRALE DU ROÉÉ

6. La prépondérance de la preuve au dossier pointe la nécessité de la mise en place d'un réseau de bornes de recharge rapide à courant continu (BRCC) à travers tout le Québec afin d'assurer la diminution du recours à l'essence et l'adoption générale de véhicules entièrement électriques (VEÉ).

- [B-0004](#), p. 23
- [B-0004](#), Annexe B, p. 36
- [NS vol 1 \(8 avril 2019\)](#), p. 83-84 (F. Lampron)
- [NS vol 1 \(8 avril 2019\)](#), p. 201-203, 204-205 (B. Horii)
- [NS vol 3 \(10 avril 2019\)](#), p. 170-176 (D. Breton)
- [NS vol 4 \(11 avril 2019\)](#), p. 218 (J-P Finet)

7. La preuve d'Hydro-Québec indique que sa proposition, en ce qui concerne le ratio véhicules/borne, le nombre de bornes, leur localisation et le rythme de leur installation, est ajustée aux réalités du Québec, incluant :

- superficie du territoire, distance des routes principales
- climat, température;
- habitudes de déplacement, distance parcourue;
- concentration de la population, densité du logement;
- proportion de véhicules compatibles avec la recharge rapide.

- [B-0037](#), p. 4
- [NS vol 1 \(8 avril 2019\)](#), p. 210-214 (M. Neyrinck)
- [NS vol 2 \(9 avril 2019\)](#), p. 54, 56-57 (F. Lampron)

8. Le ROÉÉ est de l'avis qu'en disposant de la demande aux fins de l'article 52.1.2 LRE, la Régie devrait retenir l'approche du « build-out » selon laquelle l'implantation de bornes dans le but du service public de recharge rapide est proactive (« lead » et non « lag ») plutôt que réactive et qu'elle devance la demande. En effet, Mme France Lampron confirme que c'est l'approche qui retiendrait Hydro-Québec, toute en précisant que l'ajout de bornes serait selon la demande :

« Le fait d'une part de couvrir l'ensemble du réseau routier du Québec, ça fait partie de cette approche de devancer le déploiement des véhicules électriques. On veut s'assurer que les gens comprennent que peu importe où ils vont au Québec, il y ait des bornes partout sur l'ensemble des axes

routiers. Alors, ça, ça fait partie de devancer un petit peu la demande.

Après ça, d'ajouter des bornes là où il y a des files d'attente, ça fait partie de l'ajustement à la réalité de l'immatriculation des véhicules électriques, donc l'approche est vraiment à deux volets. »

- [C-ROEE-0021](#) , p.14
- [NS vol 1 \(8 avril 2019\)](#), p. 106-109 (B. Horii)
- [NS vol 1 \(8 avril 2019\)](#), p. 221 (F. Lampron)

9. Nous notons aussi que, considérant qu'il est impératif de réussir la réduction et l'élimination des émissions de GES associés aux transports, les immobilisations et les dépenses reliées au projet sur une base annuelle en 2019 et à l'horizon 2027 du projet sont, somme tout, relativement modestes à l'échelle globale d'Hydro-Québec, incluant dans ses activités de distribution.

- [NS vol 3 \(10 avril 2019\)](#), p. 172-176 (D. Breton)
- [B-0004](#), p.17
- LRÉ, art. 5

10. Le ROEE est d'accord avec Hydro-Québec lorsqu'elle mentionne à sa Demande :

« Une infrastructure de recharge publique fiable et bien répartie géographiquement est un facteur essentiel permettant de favoriser et de soutenir le développement des véhicules électriques (« VÉ ») et de lever certains obstacles à leur utilisation. »

- [B-0002](#), par 6
- Voir aussi : [NS vol 1 \(8 avril 2019\)](#), p. 106 (B. Horii)

11. En définitive, le ROEE appuie de manière générale le projet d'Hydro-Québec et recommande à la Régie d'accueillir la demande, mais avec des conditions et conclusions suggérées par la preuve du ROEE ainsi qu'à la lumière de la preuve à l'audience.

C. POLITIQUES GOUVERNEMENTALES ET LOIS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

12. La demande d'Hydro-Québec résulte des politiques dont la Régie doit tenir compte et des lois qu'elle est tenue de suivre dans l'exercice de ses compétences en matière tarifaire et concernant toute demande soumise. Ces politiques et lois sont désormais modifiées et prévoient la création et l'exploitation d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques.

➤ art. 5, 31, 48, 49, 52.1 et 52.1.2 LRÉ

13. Hydro-Québec fait état des politiques gouvernementales dans la matière :

« Au fil des dernières années, les plans d'action émis par le Gouvernement, [...] ont ciblé l'accroissement du nombre de VÉ en circulation comme un objectif prioritaire. Différentes actions doivent être déployées simultanément afin de garantir le succès de cette démarche, dont les plus importantes consistent en le développement d'une infrastructure de recharge adaptée, la sensibilisation du public et les incitatifs à l'achat.

Le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 – Propulser le Québec par l'électricité, publié en 2015 par le Gouvernement, repose sur trois piliers :

- favoriser les transports électriques ;
- développer la filière industrielle ;
- créer un environnement favorable pour les électromobilistes.

Ainsi, le Gouvernement vise l'ajout de 100 000 nouveaux véhicules entièrement électriques (« VEÉ ») et hybrides rechargeables (« VHR ») sur les routes du Québec d'ici 2020. Il s'agit là d'une étape vers l'atteinte d'une cible de 300 000 VÉ en 2026.

Ces cibles sont reprises dans la Politique énergétique 2030, laquelle vise également l'atteinte d'un million de VÉ en 2030, soit 20 % de la totalité des véhicules légers vendus ou loués. Le Gouvernement indique également vouloir s'assurer que les ménages qui opteront pour des VÉ pourront compter sur des bornes de recharge en nombre suffisant dans les lieux publics et le long des grands axes routiers partout sur le territoire. »

➤ [B-0004](#), p.7-8

14. Selon la compréhension d'Hydro-Québec, les cibles de la *Politique énergétique 2030* ne font pas de distinction entre les VHR et les VEÉ. Toutefois, le ROEE note avec satisfaction que le projet qui fait l'objet de la demande d'Hydro-Québec vise 300 000 véhicules tout électriques à l'horizon 2027.

➤ [NS vol 1 \(8 avril 2019\)](#), p. 185-186 (France Lampron), p. 187-188 (Michél Neyrinck)

15. Le 15 juin 2018, l'Assemblée nationale a adopté à l'unanimité la *Loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques*, 2018, chapitre 25 (PL 184) modifiant la *Loi sur la Régie de l'énergie* de la *Loi sur Hydro-Québec* afin d'assurer l'accomplissement de cet objectif.

16. Ainsi, les objets d'Hydro-Québec établis à sa loi sont modifiés de sorte à prévoir l'établissement par Hydro-Québec d'un service public de recharge rapide selon un tarif fixé par le règlement adopté par le Gouvernement (Conseil des ministres) :

LOI SUR HYDRO-QUÉBEC [...] SECTION III OBJETS DE LA SOCIÉTÉ	HYDRO-QUÉBEC ACT [...] DIVISION III OBJECTS OF THE CORPORATION
22. La Société a pour objets de fournir de l'énergie et d'oeuvrer dans le domaine de la recherche et de la promotion relatives à l'énergie, de la transformation et de l'économie de l'énergie, de même que dans tout domaine connexe ou relié à l'énergie. [...]	22. The objects of the Company are to supply power and to pursue endeavours in energy-related research and promotion, energy conversion and conservation, and any field connected with or related to power or energy. [...]
22.0.1. Les tarifs et les conditions auxquels l'énergie est distribuée sont fixés par la Régie. [...]	22.0.1. The rates and the conditions for the distribution of power shall be fixed by the Régie. [...]
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.	22.0.2. The Government shall, by regulation, fix the rates for using a public fast-charging service for electric vehicles established by the Company.

17. L'Assemblée nationale prévoit ainsi qu'Hydro-Québec établisse le service qui fait l'objet du présent dossier, que le tarif soit fixé par règlement et que la Régie intègre aux tarifs d'Hydro-Québec les revenus requis pour assurer l'exploitation de ce service.

18. En effet, le PL 184 modifie la *Loi sur la Régie de l'énergie* :

« 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. » .	52.1.2. When fixing or modifying rates under section 52.1, the Régie shall consider the revenues required by the electric power distributor for the operation of the public fast-charging service for electric vehicles referred to in section 22.0.2 of the Hydro-Québec Act (chapter H-5). Those revenues shall be determined by the Régie after giving due consideration, in particular, to the fair value of the assets it considers prudently acquired and useful for the operation of such a public service, the overall amounts of expenditure it considers necessary for the provision of the service and the operating revenues collected by the electric power distributor from the provision of the service. The Régie shall also consider such economic, social and environmental concerns as have been identified by order by the Government.
---	--

19. L'appréciation de l'objet et l'entièreté du contexte de ces dispositions de droit nouveau requièrent de la Régie la prise en compte du fait que l'Assemblée nationale a également adopté le PL 106, soit la *Loi concernant la mise en œuvre de la Politique énergétique 2030 et modifiant diverses dispositions législatives*, LQ.2016, ch. 35).

20. Cette loi renferme la *Loi sur Transition énergétique Québec (TEQ)* et prévoit notamment l'élaboration du Plan directeur en transition, innovation et efficacité énergétiques.

21. Bien entendu, en vertu de l'article 85.41 LRÉ, la première mouture du Plan directeur (2018-2023) est actuellement à l'étude par la Régie au dossier R-4043-2018.

➤ [R-4043-2018, B-0005](#)

22. Comme il a été mentionné dans le cadre du présent dossier, parmi les mesures et programmes retenus par TEQ en vue de l'atteinte des cibles de réduction de l'utilisation des produits pétroliers et en efficacité énergétique se trouve la mesure 8.2, soit « Accélérer le déploiement des infrastructures de recharge rapide (HQ) »

➤ [R-4043-2018, B-0005](#), Plan directeur 2018-2023, Annexe VI, p. 214 (PDF 216).

D. LE RÉSEAU DE BORNES DE RECHARGE ET LE RÔLE D'HYDRO-QUÉBEC

23. En harmonie avec le cadre établi par les lois et politiques que nous venons de voir, le ROÉÉ considère que la Régie devrait accepter le principe qu'Hydro-Québec est le meilleur organisme pour piloter le développement du réseau de bornes de recharge rapide.

➤ [NS vol 4 \(11 avril 2019\)](#), p. 218 (J-P Finet)

24. Le leadership d'Hydro-Québec est particulièrement important afin d'assurer l'avancement de la pénétration des VEÉ et une offre adéquate en région et sur les routes secondaires du Québec. Ainsi,

« Le Distributeur vise à offrir un service public de qualité identique à l'ensemble des Québécois, non seulement pour des raisons d'équité, mais également parce que cette couverture étendue est essentielle pour réduire le phénomène d'anxiété d'autonomie (peur de la panne) chez les automobilistes. Pour cette raison, le plan de déploiement couvre l'ensemble du territoire québécois et l'offre s'ajustera à la demande. »

➤ [B-0004](#), p. 13

25. À ce chapitre, le ROÉÉ fait valoir que la Régie devrait retenir l'engagement d'Hydro-Québec de voir à l'installation de bornes de recharge rapide sur toutes les autoroutes et routes secondaires du

Québec, incluant ceux permettant de voyager vers les provinces et les états voisins.

- Voir la Politique énergétique 2030. [C-ROEE-0019](#), p.38
 - [C-ROEE-0017](#) (Carte routière)
 - [NS vol 1 \(8 avril 2019\)](#), p. 214-217, 221 (F. Lampron)
 - Sur le besoin de plus de bornes sur les routes communiquant avec les provinces et états voisins, voir : [NS vol 3 \(10 avril 2019\)](#), p. 203 (D. Breton)
26. Le rôle de premier plan d'Hydro-Québec avec l'appui réglementaire et financier des gouvernements fédéraux et du Québec dans le déploiement de bornes de recharge rapide est cohérent avec l'approche nécessaire au Canada,
- Marcon, « Business Case for Investing in Electric Vehicle Direct Current Fast Charge Station Infrastructure » , Conseil canadien des ministres de l'environnement, 2016, 88p., [C-ROEE-0018](#), page 2
 - [C-ROEE-0014](#) , p.5 - 6
27. 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. Ce rôle doit se définir en assurant la présence de bornes partout au Québec de sorte à minimiser la « peur de la panne ».
- [C-ROEE-0014](#), p.7
 - [NS vol 3 \(10 avril 2019\)](#), p. 210 (D. Breton)

E. VALEUR DES ACTIFS PRUDEMMENT ACQUIS ET UTILES

28. Le ROEE considère que la preuve d'Hydro-Québec permettrait à la Régie de conclure que les actifs que la société propose d'acquérir seraient « prudemment acquis et utiles à l'exploitation » du service public de recharge rapide pour véhicules électriques.
29. Toutefois et conformément à l'article 5 LRÉ, dans l'exercice de ses compétences et à la lumière de la preuve, le ROEE fait valoir que la Régie devrait décider que ces actifs seront seulement prudemment acquis dans la mesure où :

- L'effet induit sur les ventes pour la recharge à domicile fait l'objet d'une évaluation et un suivi et est considéré dans la détermination des revenus requis;
 - HQ cherche à maximiser l'apport financier du fédéral et de la province, surtout en cherchant une subvention du Fonds vert et en comptabilisant ces montants aux fins de la détermination du revenu requis;
 - HQ conclut des accords avec ses partenaires du secteur privé afin que la clientèle d'Hydro-Québec bénéficiaire en partie de l'effet induit de l'achalandage pour les commerçants.
 -
30. Idéalement, selon le ROEE, la société d'État ne serait pas la seule à assumer les frais de l'extension du réseau de BRCC. Selon le ROEE. Le distributeur doit rechercher à partager les risques avec d'autres partenaires afin d'éviter que les clients du distributeur soient les seuls à assumer le risque du projet.
31. À la lumière des données au soutien du calcul de la valeur actuelle nette du projet, le ROEE constate que la consommation relative aux recharges à domicile est beaucoup plus importante que celle relative aux recharges aux bornes.
- [C-ROEE-0014](#), p.11
 - Voir : [NS vol 3 \(10 avril 2019\)](#), p. 118 (S. Caron, interrogé par la formation)
32. Le ROEE considère nécessaire de faire un suivi permettant l'appréciation des consommations relatives aux recharges à domicile distinctement des consommations relatives aux recharges aux bornes publiques
- [C-ROEE-0021](#), p.6
 - [NS vol 4 \(11 avril 2019\)](#), p. 219-220 (J-P Finet)
33. Selon le ROEE, ce suivi pourrait être effectué via l'aide du programme de Polytechnique et de sondage capable d'indiquer la consommation des électromobilistes. Cela faciliterait le processus du suivi et pourrait répondre à certaines des questions des intervenants et de la Régie.
- [NS vol 4 \(11 avril 2019\)](#), p. 226-228 (J-P Finet)
34. Le ROEE a des préoccupations semblables en ce qui concerne la question des apports du Canada et de la province.

35. Hydro-Québec confirme que le gouvernement fédéral s'était engagé pour des subventions pour l'installation de bornes allant jusqu'à 5M\$ et que deux demandes additionnelles de subvention sont en cours auprès de Ressources naturelles Canada.
- [NS vol 1 \(8 avril 2019\)](#), p. 221-225 (F Lampron et M. Neyrinck)
36. Par ailleurs, le fédéral a augmenté son aide financière potentielle. Selon le ROEE, ces montants additionnels devraient être affectés à l'installation accélérée de bornes en région.
- [NS vol 4 \(11 avril 2019\)](#), p. 220-221 (J-P Finet)
37. Selon le ROEE, il y'a plus à faire. En effet, Hydro-Québec n'a pas depuis 2015 sollicité l'aide du Fonds vert ou du gouvernement provincial. Afin de servir une décision favorable quant à la nature prudemment acquise des actifs, la Régie devrait demander à Hydro-Québec de solliciter le Fonds vert pour une aide permettant un déploiement plus rapide de bornes, surtout en région. À cet effet, nous notons qu'Hydro-Québec accepte de faire un suivi annuel de subventions reçues dans le cadre du déploiement du projet.
- [C-ROEE-0014](#) , p.12
 - [NS vol 4 \(11 avril 2019\)](#), p. 222 (J-P Finet)
 - [NS vol 1 \(8 avril 2019\)](#), p. 226-229 (F. Lampron)
 - [NS vol 3 \(10 avril 2019\)](#), p. 226-227 (D. Breton)
 - Voir aussi : [NS vol 3 \(10 avril 2019\)](#), p. 114-116 (S. Caron interrogée par la formation)
38. De plus, dans sa proposition le distributeur semble ne pas intégrer de manière adéquate les partenaires privés qui peuvent bénéficier d'un achalandage accru.
- [C-ROEE-0014](#), p.13
 - [NS vol 4 \(11 avril 2019\)](#), p. 223 (J-P Finet)
 - Marcon, « Business Case for Investing in Electric Vehicle Direct Current Fast Charge Station Infrastructure », Conseil canadien des ministres de l'environnement, 2016, [C-ROEE-018](#) , p.35
 - [NS vol 3 \(10 avril 2019\)](#), p. 204-205 (D. Breton)
39. Finalement, le ROEE considère que le distributeur peut aussi travailler de concert avec des municipalités pour faciliter le partage des risques si évidemment les municipalités sont favorables au projet par exemple à Sept-Îles.

- [NS vol 4 \(11 avril 2019\)](#), p. 250-252 (P. Prévost)
- 40. Bref, le ROEE recommande à la Régie de demander au distributeur de présenter des actions pour augmenter le partage de risque et de coûts avec des partenaires et l'ajustement par conséquent du revenu requis.
 - [NS vol 4 \(11 avril 2019\)](#), p. 223 (J-P Finet)

F. LOCALISATION OPTIMALE DES BRCC

41. À l'étude des prévisions de déploiement des bornes pour les 18 prochains mois, on réalise que certaines régions sont délaissées et que d'autres sont favorisées. Cette inégalité est plus marquée lorsque l'on étudie cette information en la comparant avec le nombre de véhicules électriques sur les routes ou la population régionale.
 - [C-ROEE-0021](#), p. 11
 - [NS vol 4 \(11 avril 2019\)](#), p. 223-226 (J-P Finet)
42. Une meilleure répartition des bornes pourrait diminuer la « peur des pannes » et favoriser des déplacements toujours plus importants de véhicules électriques.
43. Le ROEE comprend que le distributeur a l'intention d'avoir des bornes à tous les 50 km, mais constate que les nouvelles bornes posées dans les 18 prochains mois omettent les régions de la Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine et du Bas St-Laurent.
 - [NS vol 4 \(11 avril 2019\)](#), p. 223-226 (J-P Finet)
44. De plus, le ROEE appuie l'installation de bornes à recharge rapides aux Îles-de-la-Madeleine dont à Havre-Aubert, Cap-aux-Meules et Grande-Entrée.
 - [NS vol 4 \(11 avril 2019\)](#), p. 225-226 (J-P Finet)
 - [C-ROEE-0021](#), p.13
 - [NS vol 3 \(10 avril 2019\)](#), p. 210 (D. Breton)
45. De manière générale le ROEE propose que les revenus supplémentaires provenant du gouvernement fédéral et provincial ou de tous autres partenaires soient appliqués à desservir prioritairement les régions les moins bien servies actuellement.

G. ACTIVITÉ RÉGLEMENTÉE OU NON RÉGLEMENTÉE

46. 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.

➤ D-2018-166, section 3.1

47. Comme il est noté à ce propos dans la preuve du ROEE :

« 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 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) »

➤ [C-ROEE-0014](#), p.8-9

48. Par ailleurs, au premier jour de l'audience, la formation a posé le problème dans les termes suivants :

« Le dossier que nous traiterons cette semaine constitue une première. En effet, il fait appel à l'innovation dans l'usage de l'électricité par la croissance des ventes de véhicules électriques et, pour la Régie, il fait appel à l'innovation de l'examen réglementaire de la demande soumise tenant compte du nouvel article 52.1.2 de la loi.

La Régie saisit l'opportunité de faire quelques remarques introductives sur le cadre législatif du projet. Dans ce dossier, la Régie devra interpréter comment cet article 52.1.2 4 s'insère dans sa loi et comment il interagit avec les autres dispositions de sa loi. La Régie invite donc les avocats de tous les participants à faire valoir leur représentation dans le cadre de leur argumentation sur ce nouvel article 52.1.2 de la loi et sur l'application de ce dernier, notamment à savoir si le déploiement du réseau de bornes de recharge rapide constitue une activité réglementée au sens de la loi et, le cas échéant, si les actifs liés à cette activité se qualifient pour être intégrés à la base de tarification du Distributeur à titre d'actifs réglementés.

À cet égard, la Régie veut porter à votre attention des documents provenant de régulateurs canadiens qui se sont notamment penchés sur des questions qui touchent la réglementation des activités liées aux bornes de recharge des véhicules électriques.(9 h 05)

Pour vous permettre d'éclairer nos délibérations, je vous réfère notamment à deux documents qui ont été déposés ce matin sous la cote... En fait, c'est un document qui a été déposé ce matin sous la cote A-0021 qui réfère à deux hyperliens. Le premier lien réfère à un rapport du personnel de l'OEB portant sur la qualification à titre d'activités réglementées ou non réglementées. Les activités reliées au déploiement et à l'exploitation de bornes pour véhicules électriques et le second réfère à un rapport de BC/UC dans le cadre d'une phase I d'un dossier portant sur la réglementation des bornes de recharge pour véhicules électriques. Évidemment, libre à vous de faire référence à tout autre document si vous le jugez opportun. »

➤ [NS vol 1 \(8 avril 2019\)](#), p. 7-9

49. Voici les références de l'OEB et du BCUC fournis par la Régie et portant sur des questions semblables :

« 8 avril 2019

No de dossier : R-4060-2018

Références des autorités citées par la Régie

Page 1 de 1

Autorités citées par la Régie

OEB

OEB Staff's view Bulletin, RE: Electric Vehicle Charging, 7 juillet 2016

https://www.oeb.ca/oeb/Documents/Documents/OEB_Bulletin_EV_Charging_20160707.pdf

BCUC

BCUC, Rapport Phase 1, An Inquiry into the Regulation of Electric Vehicle Charging Service, 26 novembre 2018

<https://www.bcuc.com/Documents/Proceedings/2018/DO C 52916 2018-11-26-PhaseOneReport.pdf> »

50. La question doit s'analyser non en fonction des autorités des autres juridictions, mais avant tous en fonction des lois du Québec applicables dans la matière selon leur terme et leur finalité. Le propos ce n'est pas distribution ou non ou monopole naturel ou non,
51. Suivant l'article 22.0.1 de la *Loi sur Hydro-Québec* « Les tarifs et les conditions auxquels l'énergie est distribuée sont fixés par la Régie. »
52. Ici, nous avons le PL 25. Suivant l'article 22.0.2 ajouté à la *Loi sur Hydro-Québec*, Hydro-Québec est tenue d'établir un « service public de recharge rapide pour véhicules électriques » et « le gouvernement fixe les tarifs d'utilisation » de ce service,
53. Donc, il y a un régime spécifique : Hydro-Québec doit offrir le service, le gouvernement fixe les tarifs et la Régie en fixe les conditions.
54. De même, en vertu de la *Loi sur la Régie de l'énergie* comme modifié par la Loi 25, la Régie doit exercer (en partie) ses pouvoirs habituels en matière de tarification, soit en vertu de l'article 52.1.2 et 52.1 LRÉ. La

Régie détermine donc les revenus requis pour l'exploitation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques :

« **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. »

55. La preuve indiquerait que concrètement le service en question possède des caractéristiques de monopole – pour être viable, le service en région et même en ville demande l'intervention de l'entreprise publique.
56. Nous notons la définition suivante à l'article 2 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* :

«réseau de distribution d'électricité» : l'ensemble des installations destinées à la distribution d'électricité à partir de la sortie des postes de transformation, y compris les lignes de distribution à des tensions de moins de 44 kV ainsi que tout l'appareillage situé entre ces lignes et les points de raccordement aux installations des consommateurs, et, dans le cas des réseaux autonomes de distribution d'électricité du distributeur d'électricité, l'ensemble des ouvrages, des machines, de l'appareillage et des installations servant à produire, transporter et distribuer l'électricité »

Dans la mesure où les bornes de recharge sont de la propriété d'Hydro-Québec, elles ne sont pas « des installations des consommateurs » et donc feraient partie du « réseau de distribution d'électricité ».

57. Dans l'ensemble de circonstances et considérant l'intention exprimée par l'Assemblée nationale ainsi que dans la *Politique énergétique 2030* de voir l'implantation par Hydro-Québec d'un service de recharge rapide partout au Québec, il est plausible de penser qu'il s'agit d'une activité de distribution de l'électricité réglementée qui tombe sous l'article 62 LRÉ.
58. Si tel est le cas, les immobilisations pour ce service seraient sujettes à l'approbation de la Régie en vertu de l'article 73 LRÉ.

H. CONCLUSION

Notamment, le ROÉE considère que la Régie devrait exiger :

Que l'analyse financière du projet tienne compte de l'effet induit sur les ventes résultant des recharges à domicile;

Qu'Hydro-Québec maximise les efforts pour l'obtention des subventions fédérales et provinciales (y compris au Fonds vert et TEQ);

Qu'Hydro-Québec priorise la desserte de l'ensemble des régions avec des BRCC sur tous les grands axes routiers, et si nécessaire en mettant moins d'emphasis sur l'installation de bornes aux endroits où il risque d'y avoir d'autres fournisseurs;

Qu'Hydro-Québec effectue des suivis annuels dans les dossiers tarifaires comme le suggère la pièce [A-0024](#) avec certains volets additionnels :

- Le ROÉE recommande d'exiger un suivi sur les la progression des installations annuellement ou aux trois ans afin de voir si le Québec entier sera bien desservi;
- Le ROÉE recommande que les suivis incluent le détail régional de l'implantation des bornes;
- Le ROÉE recommande aussi l'application d'une méthodologie que permettrait de bien apprécier l'effet induit du projet sur les ventes pour recharge à la résidence.

➤ . [NS vol 4 \(11 avril 2019\)](#), p. 228-229 (J-P Finet)

Le tout respectueusement soumis,

Montréal, le 18 avril 2019

(s) Franklin Gertler, étude légale

FRANKLIN GERTLER ÉTUDE LÉGALE
par : Me Franklin S. Gertler