

Le 14 janvier 2019

No de dossier : R-4060-2018

Demande de renseignements no 1 de l'UMQ à Hydro-Québec Distribution

Références :

- B-0004, HQD-1, document 1
- B-0005, HQD-1, document 2
- B-0009, HQD-1, document 3
- Site Internet de « Circuit électrique »

Note : dans ce document, le terme « projet » réfère à l'objet de la demande déposée par le Distributeur.

Préambule :

« 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. »

(Pièce B-0004, page 8, lignes 1 à 3)

ET :

« Sur la base de ce ratio, près de 1 600 BRCC additionnelles sont donc nécessaires pour desservir les 390 000 VEÉ prévus à l'horizon 2027. »

(Pièce B-0004, page 15, lignes 24-25)

Demande :

1. Le Distributeur est-il en mesure de préciser si d'autres initiatives, en sus de son actuel projet, permettront de réaliser l'intention gouvernementale exprimée dans le cadre de sa Politique énergétique publiée en 2016 eu égard à la présence de bornes de recharge en nombre suffisant ?

Préambule :

« Le Circuit électrique est le premier réseau de bornes de recharge publiques pour véhicules électriques du Canada. Il offre la recharge à 240 volts et à 400 volts. Les bornes sont installées dans les stationnements de ses nombreux partenaires partout au Québec et dans le Nord-Est de l'Ontario. »

(site Internet du Circuit électrique)

ET :

« Le modèle de déploiement de ces bornes, en collaboration avec des partenaires privés, est viable compte tenu de l'investissement relativement modeste qu'il requiert. Toutefois, ce type de bornes, bien qu'encore très pertinent, ne suffit plus à répondre à la demande, à l'exception de celle provenant des VHR, en raison du temps requis pour la recharge. »

(Pièce B-0004, page 40, lignes 6 à 10)

ET :

« Toutefois, l'évolution de la technologie des VÉ et la croissance exponentielle de ce type de véhicules au Québec, associées à la difficulté de trouver de nouveaux partenaires pour le cofinancement de l'infrastructure de recharge, amènent aujourd'hui un besoin d'adaptation du modèle d'affaires et la mise en place d'une nouvelle stratégie quant au déploiement du réseau de bornes de recharge. »

(Pièce B-0004, page 10, lignes 8 à 12 – notre souligné)

Demandes :

2. Le Distributeur peut-il énoncer avec précision les différences entre le modèle d'affaires du Circuit électrique et celui de son projet ?
3. Dans ses études, le Distributeur a-t-il estimé l'impact de son projet sur la rentabilité des bornes déjà installées dans le cadre du Circuit électrique ?
4. Dans la mesure où cela s'applique, dans quelle proportion les sites des bornes du Circuit électrique pourraient-ils être récupérés dans le cadre du projet du Distributeur ?

- a. En d'autres termes, le réseau de recharge rapide sera-t-il déployé en parallèle à celui du Circuit électrique ou s'il y aura des reprises de sites ?
5. Le Distributeur peut-il préciser si, à sa connaissance, d'autres projets de déploiement de BRCC (privés, municipaux) sont en gestation sur le territoire du Québec ?
 - a. Le cas échéant, dans la phase d'élaboration de son projet, comment le Distributeur a-t-il tenu compte de ces autres projets (privés ou municipaux) ?

Préambule :

« Le Projet pourrait, sous certaines conditions, être éligible à un appui financier dans le cadre de ce programme. »

(Pièce B-0004, page 10, lignes 22-23)

Demande :

6. Le Distributeur est-il en mesure de mettre à jour ce commentaire relatif à une possible aide financière par le biais d'un programme mis en place par le gouvernement fédéral ?

Préambule :

« Enfin, le Projet, en plus d'être à l'avantage de l'ensemble de la clientèle grâce à un accroissement des ventes d'électricité et de permettre l'accroissement des VÉ sur les routes du Québec, n'exerce pas de pression à la hausse sur les tarifs du Distributeur. »

(Pièce B-0004, page 7, lignes 12 à 14 – notre souligné)

ET :

« L'exploitation d'un service public de recharge rapide pour VÉ n'est pas une activité de distribution d'électricité et la Régie ne fixe pas les tarifs de ce service. Il ne s'agit donc pas d'une activité réglementée au sens où la Régie n'en réglemente pas les tarifs. »

(Pièce B-0009, page 6, lignes 29 à 31)

ET :

« Le gouvernement fixe les tarifs d'utilisation du service public de recharge pour VÉ; »

(Pièce B-0009, page 6, ligne 11)

ET :

« À cet effet, le Distributeur soutient que la présente formation ne doit pas se prononcer sur l'autorisation d'un programme ou d'un investissement en vertu de l'article 73 de la LRE, mais plutôt sur la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles à l'exploitation d'un service public de recharge rapide pour les VÉ, de même que sur les montants globaux de dépenses nécessaires pour l'exploitation de ce service. »

(Pièce B-0009, page 7, lignes 15 à 17)

ET :

Tableau 14

(Pièce B-0009, page 17)

Demandes :

7. Sachant d'une part que le gouvernement du Québec, qui établira un tarif pour ce réseau de recharge rapide, n'a pas encore établi un tel tarif, et sachant d'autre part que la Régie n'a pas encore statué sur la juste valeur des actifs acquis dans le cadre de ce projet, comment le Distributeur peut-il déjà soutenir que son projet n'exerce pas de pression à la hausse sur les tarifs du Distributeur ?
8. Le Distributeur peut-il confirmer la compréhension de l'UMQ à l'effet que son projet n'exercera pas de pression à la hausse sur les tarifs du Distributeur dans la mesure où l'ensemble des hypothèses qui sous-tendent le scénario illustré au tableau 14 se confirment ?

9. Le Distributeur peut-il expliquer, toutes choses étant égales par ailleurs, ce qui pourrait arriver aux tarifs du Distributeur si certaines hypothèses de revenus et de dépenses qu'il utilise dans son scénario se révèlent erronées ?
10. Le Distributeur peut-il confirmer (ou, le cas échéant, infirmer) la compréhension de l'UMQ à l'effet que les opérations liées à un service public de recharge électrique étant une activité non-réglementée, aucune variation de rentabilité liée à ces opérations ne peut influencer les tarifs du Distributeur, que ce soit à la hausse ou à la baisse ?
11. Dans quelle mesure le rythme de diffusion des voitures électriques (en pourcentage du parc automobile), de même que les ventes générées par le réseau de recharge rapide (le projet), pourraient-ils être affectés par le niveau du tarif qui sera mis en place par le gouvernement ?
 - a. En d'autres termes, le Distributeur entrevoit-il qu'il y ait une élasticité-prix de la demande entre le niveau du tarif qui sera défini et le nombre de recharges sur le réseau ?
 - b. Si le Distributeur juge que l'élasticité-prix de la demande est nulle ou faible, est-il exact d'en déduire qu'il considère les ventes supplémentaires liées aux recharges domestiques comme étant l'objectif premier de son projet ?

Préambule :

« L'analyse économique du Projet tient compte des durées de vie utile des équipements selon le type d'installation, soit les bornes et les infrastructures. Ces durées de vie ont fait l'objet d'une analyse, laquelle attribue une durée de vie moyenne de 8 ans pour les bornes de recharge et de 20 ans pour les infrastructures. »

(Pièce B-0009, page 16, lignes 7 à 10 – notre souligné)

Demandes :

12. Comment le Distributeur a-t-il validé ses hypothèses de durée de vie des bornes et des infrastructures?

- a. Le Distributeur a-t-il comparé ses hypothèses avec l'état des équipements (bornes et infrastructures) qui font partie du Circuit électrique ?

13. Quelle est la définition exacte du terme « infrastructures » dans le cadre du projet du Distributeur (i.e., ce qui est inclus et ce qui est exclu dans ce terme) ?

Préambule :

« 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. »

(Pièce B-0004, page 39, lignes 10 et 11 – notre souligné)

Demandes :

14. Quelle différence le Distributeur fait-il entre une distribution optimale et une distribution étendue ?

- a. Le cas échéant, le Distributeur a-t-il déjà défini des critères permettant d'inclure une notion d'étendue territoriale dans son futur réseau ?

15. La distribution optimale qu'envisage le Distributeur dans le cadre de son projet pourrait-elle être soumise à un critère de présence minimale de bornes BRCC sur tous les marchés urbains au Québec ?