mémoire

25 février 2019

Mémoire de l'UMQ présenté à la Régie de l'énergie du Québec

Dossier R-4060-2018

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

UMQ

UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES i
PRÉSENTATION DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC (UMQ) 2
INTRODUCTION ET POSITIONNEMENT DU DOSSIER 3
1 LA PROPOSITION DU DISTRIBUTEUR ET LES CONTRAINTES DE DÉPLOIEMENT EN MILIEUX DENSÉMENT URBANISÉS 6
1.1 Les raisons qui justifient la proposition du Distributeur et la couverture territoriale globale visée 6
1.2 Les contraintes de déploiement en milieux densément urbanisés 10
2 LA PROPOSITION DU DISTRIBUTEUR ET L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE ÉLECTRIQUE POUR LES VÉHICULES AUTOMOBILES 15
3 LA CRÉATION D'UN COMPTE D'ÉCARTS ET DE REPORTS 18
CONCLUSION 19
RAPPEL DES RECOMMANDATIONS 20
~~TABLE DES MATIÈRES ..... i~~
~~PRÉSENTATION DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC (UMQ) ..... 2~~
~~INTRODUCTION ET POSITIONNEMENT DU DOSSIER ..... 3~~
~~1 LA PROPOSITION DU DISTRIBUTEUR ET LES CONTRAINTES DE DÉPLOIEMENT EN MILIEUX DENSÉMENT URBANISÉS ..... 5~~
~~1.1 Les raisons qui justifient la proposition du Distributeur et la couverture territoriale globale visée ..... 5~~
~~1.2 Les contraintes de déploiement en milieux densément urbanisés ..... 8~~
~~2 LA PROPOSITION DU DISTRIBUTEUR ET L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE ÉLECTRIQUE POUR LES VÉHICULES AUTOMOBILES ..... 13~~
~~3 LA CRÉATION D'UN COMPTE D'ÉCARTS ET DE REPORTS ..... 16~~
~~CONCLUSION ..... 17~~
~~RAPPEL DES RECOMMANDATIONS ..... 18~~

PRÉSENTATION DE L'UNION DES MUNICIPALITÉS DU QUÉBEC (UMQ)

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, et ce, en évitant au maximum toute redondance avec les autres intervenants reconnus par la Régie dans une cause.

INTRODUCTION ET POSITIONNEMENT DU DOSSIER

Le dossier R-4060-2018 a d'abord été déposé par le Distributeur en août 2018, et complété à la demande de la Régie[1] en décembre 2018. Ce dossier vise[2] à établir la juste valeur des actifs que le Distributeur estime prudemment acquis et utiles à l'exploitation du service public de recharge pour véhicules électriques, à déterminer les montants globaux des dépenses que la Régie juge nécessaires pour assurer l'exploitation de ce service et à créer un compte d'écarts et de reports hors base de tarification, pour y comptabiliser les coûts ayant un impact sur ses revenus requis, dans le contexte du mécanisme incitatif actuellement en vigueur.

Les précisions apportées à la demande de la Régie dans le complément de preuve visent notamment à clarifier la nature de l'activité eu égard au traitement réglementaire souhaité, et à compléter l'analyse économique en soutien au dossier.

Reconnue intervenante par la Régie dans la même décision[3], l'UMQ recherche les conclusions suivantes[4]:

a. déterminer si la proposition du Distributeur est réaliste et tient compte au mieux des contraintes de déploiement de bornes en milieux plus densément urbanisés afin, le cas échéant, de faire des suggestions pour améliorer cette proposition en lien avec l'objectif d'augmenter le nombre de véhicules électriques circulant au Québec (HQD-1, doc 1);

b. éprouver la solidité des propositions du Distributeur quant à l'évolution prévue de la demande électrique destinée au parc d'automobile électriques, et notamment la mesure de l'effet induit (HQD-1, doc. 1). À cet égard, l'UMQ

[1] Décision D-2018-166, paragraphes 27 à 29.
[2] Demande du Distributeur, page 3.
[3] Décision D-2018-166, paragraphe 44.
[4] Pièce C-UMQ-0002, paragraphe 11.

cherchera à s'assurer que le Distributeur fait reposer son projet sur des hypothèses prudentes qui sont susceptibles de se réaliser;

c. questionner les modalités de la création d'un compte d'écarts reportés hors-base, en MRI, pour mieux être capable de se prononcer sur le bien-fondé de la proposition (HQD-1 doc. 1). Dans sa décision D-2018-166, la Régie a par ailleurs créé de façon provisoire un tel compte d'écarts et de reports, dont les modalités seront débattues sur le fond pendant l'audience.

Le présent mémoire vise à donner suite à cette intention exprimée par l'UMQ.

En ce qui a trait à la nature de l'activité, qui a fait l'objet d'une demande de complément de preuve auprès du Distributeur[5], l'UMQ remarque le caractère « hybride » de la situation devant laquelle se trouve placée la Régie dans le cadre du présent dossier[6]. En effet, celle-ci n'autorise pas le projet, mais doit déterminer des éléments de coûts (actifs et exploitation) qui pourront par la suite se retrouver dans le calcul du revenu requis du Distributeur. Cependant, elle n'a pas le pouvoir de fixer elle-même les tarifs de cette activité (c'est le gouvernement qui s'est accordé ce privilège). Cela autorise à penser qu'au besoin et en fonction du relatif succès que rencontrera le projet, celui-ci pourrait générer plus de dépenses que de revenus, et la différence serait alors comblée par le tarif d'électricité facturé à la clientèle du Distributeur. L'UMQ est donc consciente de l'enjeu financier qui sous-tend ce programme d'investissements du Distributeur, mais elle juge ce risque peu élevé et s'en remet aux réponses fournies par le Distributeur à ce sujet dans son complément de preuve et dans le cadre de la ronde des demandes de renseignements (DDR)[7].

[5] Décision D-2018-166.
[6] Pièce B-0009, HQD-1 Doc. 3, section 1.
[7] Notamment en réponse aux questions 15 et 16 de la Régie (pièce B-0014, HQD-2 Doc 1, pages 35 et ss.).

1 LA PROPOSITION DU DISTRIBUTEUR ET LES CONTRAINTES DE DÉPLOIEMENT EN MILIEUX DENSÉMENT URBANISÉS

Dans sa demande d'intervention, l'UMQ souhaitait commenter la proposition du Distributeur en fonction de son impact sur le territoire, de façon différenciée : l'ensemble du territoire d'une part, et les milieux plus densément urbanisés d'autre part, parce que ces derniers recèlent des contraintes de déploiement qui leur sont spécifiques.

1.1 Les raisons qui justifient la proposition du Distributeur et la couverture territoriale globale visée

Tel qu'expliqué dans le document de présentation[8], le projet du Distributeur à l'effet d'implanter un nouveau réseau comptant 1580 bornes à recharge rapide (BRCC) répartis sur l'ensemble du territoire québécois découle de trois sources.

D'abord, le projet s'inspire de l'idée de contribuer à la politique énergétique mise en place par le gouvernement du Québec. Adoptée en 2016, cette politique vise notamment à atteindre le nombre de 100 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec en 2020, puis 300 000 à l'horizon 2026. En réponse à une question de l'UMQ, le Distributeur affirme même qu'il s'agit de la raison principale qui justifie son projet[9].

- L'UMQ soumet que les récentes modifications[10] apportées à la Loi sur la Régie de l'énergie et à la Loi sur Hydro-Québec sont le reflet d'une telle volonté gouvernementale. Ne pas tenir compte adéquatement de l'esprit de ces modifications législatives exposerait la Régie à recevoir du gouvernement, sous forme de décret, ses préoccupations à l'égard de ce sujet[11].

[8] Pièce B-0004, section 1, 2 3 et 4.
[9] Pièce B-0020, HQD-2 Doc 7, page 9, réponse à la question 11b de l'UMQ.
[10] PL 184, adopté en juin 2018 par l'Assemblée nationale du Québec (ch. 25 des lois de 2018).
[11] Comme le nouvel article 52.1.2 de la Loi sur la Régie de l'énergie l'y autorise.

Ensuite, le projet découle de l'idée d'accroître la consommation d'électricité à domicile en accélérant le passage à l'électromobilité pour des centaines de milliers d'automobilistes québécois. Pour un distributeur d'électricité qui dispose de surplus chroniques, cela présente une intéressante avenue de croissance de ses ventes.

- L'UMQ soumet que les municipalités, à titre de clientes du Distributeur, pourraient bénéficier de la croissance des ventes d'électricité aux fins du transport[12], tout autant qu'à titre d'autorités publiques engagées dans la lutte aux émissions de gaz à effet de serre et au réchauffement climatique, car les émissions des automobiles sont un important élément de pollution en milieu urbain. L'électromobilité ne règlera pas tout, mais constitue une solution à notre portée si on s'en donne les moyens.

Enfin, le projet permet d'apporter un second souffle à la distribution publique de recharges pour véhicules, puisque le modèle d'affaires du Circuit électrique semble plafonner[13]. Ce modèle, qui fait partager les revenus au prorata des investissements, n'attire généralement plus, au-delà des quelques partenaires commerciaux d'origine, que des municipalités et institutions publiques désireuses de s'inscrire dans l'exemplarité et d'offrir à d'éventuels électromobilistes une option de recharge sur leur territoire ou site, alors même que le site rendu disponible n'est peut-être pas optimal[14] dans le contexte d'une couverture globale du réseau routier. L'analyse de détermination de l'effet induit, produite pour le compte du

[12] Comme le mentionne le Distributeur dans sa preuve : « (…) *le principal bénéfice pour le Distributeur provient des ventes additionnelles à domicile générées par l'augmentation du parc de VE* » (pièce B-0004, HQD-1, doc.1, page 13, lignes12 et 13).

[13] « *Toutefois, l'évolution de la technologie des VE 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 rapide* » (pièce B-0004, HQD-1 doc.1, page 10, lignes 8 à 12); « *Le modèle d'affaires actuel a atteint ses limites, en particulier en ce qui a trait au déploiement des BRCC, compte tenu des coûts d'investissement requis et de l'absence de rentabilité de ces bornes pour les opérateurs* » (idem, page 40, lignes 11 à 13).

[14] Réponse du Distributeur à la question 2 de l'UMQ (pièce B-0020, HQD-2 Doc 7, page 4.

Distributeur[15] dans le cadre de ce projet, tient d'ailleurs compte de la croissance lente des bornes du Circuit électrique, qui continuera à fournir de bons services dans les prochaines années, notamment aux véhicules hybrides branchables.

- L'UMQ soumet que le modèle volontariste du « Circuit électrique », bien qu'utile, doit désormais être complété par un modèle plus dirigiste tel que celui proposé par le Distributeur, propre à doter de façon coordonnée l'ensemble du territoire québécois des moyens propres à l'électrification des transports. Il est clair pour l'UMQ que l'électrification des transports ne doit pas donner lieu à une fracture territoriale du type de celle vécue avec la disponibilité de bande passante ou de capacité du réseau routier supérieur, car cela va à l'encontre du développement des régions touchées.

L'UMQ rappelle qu'elle appelait déjà le Distributeur à jouer un rôle central dans l'électrification des transports dans le mémoire[16] qu'elle produisait en janvier 2017 dans le cadre de l'avis demandé par le ministre de l'Énergie et des Ressources à la Régie de l'énergie. Ce rôle consistait, de l'avis de l'UMQ, à soutenir le développement de l'électromobilité en offrant un réseau de bornes de recharge rapide (400 kV, voire 600 kV). La pondération des critères qu'utilisera le Distributeur dans la gestion de ce projet fera en sorte (ou non) d'encourager le développement de la filière électromobile dans les régions où le nombre d'utilisateurs pourrait tarder à décoller[17].

En conséquence, **l'UMQ appuie le principe du projet présenté par le Distributeur, visant à doter le territoire québécois d'un réseau important de bornes à recharge rapide dans les prochaines années et ce, de façon équitable au plan territorial.**

(Recommandation no 1)

[15] Pièce B-0005, HQD-1 Doc 2, page 17.
[16] Dossier R-3972-2016, pièce C-UMQ-0003, section 2.2.
[17] Voir à ce sujet la réponse fournie à la question 1.3.11 de la DDR de SÉ/AQLPA (pièce B-0018, HQD-2 Doc 5, page 14).

1.2 Les contraintes de déploiement en milieux densément urbanisés

L'UMQ souhaite préciser à la Régie de l'énergie que les municipalités, surtout celles de type urbain, sont désormais engagées dans une série d'initiatives visant à densifier leur territoire. Plusieurs de ces initiatives sont inscrites dans les documents de planification qui ont valeur légale et qui exigent une conformité du développement futur par rapport à leurs objectifs. Ces initiatives découlent d'objectifs d'aménagement du territoire dont les principaux sont les suivants :

- éviter l'empiètement futur sur les sols agricoles (protection des usages agricoles en périphérie immédiate des zones urbanisées) et éviter l'étalement urbain;

- rentabiliser les immobilisations publiques, principalement de desserte locale (réseaux souterrains, réseau routier, transport collectif, etc.);

- encourager l'activité physique par un aménagement plus rationnel destiné à permettre les déplacements actifs (marche, vélo) sur de courtes distances (concept des quartiers mixtes);

- diminuer les émissions de gaz à effet de serre dans les transports urbains (par la proximité et la fréquence accrue des transports collectifs);

- contribuer à la lutte au réchauffement climatique en milieu urbain, là où se font sentir avec acuité les différences de température (politique de foresterie urbaine, élimination des îlots de chaleur, toits verts et blancs, etc.).

Le résultat combiné de ces initiatives est une densification progressive de nos milieux construits, avec un ensemble de bénéfices recherchés, mais également de nouvelles contraintes particulières, dont celle de rendre impossible l'installation de bornes individuelles de recharge pour les véhicules électriques pour de très nombreux citadins. En effet, même là où l'installation de telles bornes hors-rue ne pose pas de problème

technique, le modèle émergent de propriété en milieu urbanisé (la copropriété) retarde ou rend carrément impossible l'installation de bornes dans les espaces communs réservés (les stationnements intérieurs font partie de cette catégorie). La clé de l'électromobilité dans ces milieux reposera donc de plus en plus sur l'installation de bornes de recharge rapide sur l'emprise publique. C'est pourquoi l'UMQ accueille positivement le projet du Distributeur.

Dans le cadre de son projet, le Distributeur identifie certaines contraintes opérationnelles[18] qui pourraient empêcher la réalisation (ou amener la modification) du plan de déploiement initialement prévu. Ces contraintes vont probablement se manifester lors d'installations sur l'emprise publique, surtout si elles se réalisent en parallèle de travaux de réaménagement du mobilier urbain et de la signalisation.

De plus, le Distributeur prévoit la densification graduelle de son réseau de BRCC en évoquant la mise en place de l'infrastructure requise[19] pour doubler le nombre des bornes dès l'installation de celles-ci; les municipalités seront particulièrement réceptives à cette caractéristique du projet, puisque les infrastructures étant généralement souterraines, toute modification post-installation signifie des coûts et des dérangements (coupe de trottoirs, déviations et perte temporaire d'espaces de stationnement, etc.).

En conséquence, **l'UMQ est d'accord avec ces deux éléments du projet (identification des contraintes opérationnelles, infrastructure pour doubler le nombre de bornes dès l'origine) qui fournissent une telle approche flexible au problème du déploiement, notamment dans les milieux plus densément urbanisés.**

(Recommandation no 2)

Ceci étant posé, il est important de comprendre qu'en milieu urbanisé soumis à une densification progressive, l'installation de bornes de recharge rapide ne sera pas souvent

[18] Pièce B-0004, HQD-1 doc.1, page 16, ligne11.
[19] Pièce B-0004, HQD-1 Doc.1, page 17, lignes 13 à 16.

perçue comme un élément positif en soi. Il y a déjà un phénomène d'encombrement de l'emprise publique dont il faut tenir compte, lequel se traduit par de plus en plus de concurrence pour l'espace situé dans l'emprise : lampadaires, poteaux de distribution électrique, mobilier urbain (bancs, poubelles, stations de recyclage), stationnements pour vélos, abribus, saillies de trottoirs, bacs à fleurs, arbres, etc.).

Même sur la chaussée, la densification de l'habitat et le retrait de nombreux espaces de stationnement sur rue attribuable à la multiplication des saillies, des passages piétons, des pistes cyclables, des espaces pour arrêts d'autobus ou autres aménagements de rues rendra difficile l'installation de BRCC. L'ajout de centaines de BRCC dans l'emprise publique risque donc de générer un phénomène de rejet, par manque d'acceptabilité sociale dans certains cas. L'UMQ considère donc essentiel de préciser, étant donné la nature réglementaire particulière de ce projet, que l'installation de ces bornes tombe sous le premier alinéa de l'article 30 de la Loi sur Hydro-Québec[20] et que le Distributeur devra convenir avec chaque municipalité de l'endroit où les bornes seront installées et des conditions d'installation.

Divers coûts à compenser aux municipalités

Cependant, pour clarifier cette question dès le début et ainsi éviter de multiplier les recours d'arbitrage devant la Régie au cours des prochaines années, l'UMQ recommande à la Régie de considérer comme recevables et justifiés dans le cadre de ce projet du Distributeur tous les coûts municipaux qui contribueront à la bonne insertion et au bon fonctionnement de ces bornes dans le paysage urbain.

L'UMQ a notamment en tête le fait que les recharges rapides hors-domicile, parce qu'elles ne prennent que quelques minutes, n'engendreront pas de stationnement « stable » de plusieurs heures, comme on l'observe avec les bornes actuelles à 240 kV. Il faudra donc

[20] « La Société peut placer des poteaux, fils, conduits ou autres appareils sur, à travers, au-dessus, au-dessous ou le long de tout chemin public, rue, place publique ou cours d'eau, aux conditions fixées par entente avec la municipalité concernée. À défaut d'une telle entente, la Régie, à la demande de la Société, fixe ces conditions, qui deviennent obligatoires pour les parties. »

s'assurer que les BRCC sur les emprises publiques soient situées en des lieux très éclairés et si possible partiellement abrités l'hiver, rendus aussi sécuritaires que possible pour tous (entrée/sortie de la voiture) et dotés de marquage et d'aménagements particuliers.

L'UMQ songe également à l'obligation d'assurer en tout temps une alimentation souterraine sur l'emprise publique, ainsi qu'à certains coûts de réaménagement de la chaussée lorsque ces bornes seront installées en bordure de rue (marquage spécial, etc.). En toute équité, de tels coûts ne sauraient être portés à la charge des contribuables fonciers d'une municipalité, car ces coûts n'existeraient pas s'il n'y avait pas de borne; de plus, tous les revenus découlant de ces bornes seront intégrés dans les revenus globaux du Distributeur, selon le nouveau modèle d'affaires suggéré par ce dernier[21].

Les espaces occupés par les BRCC seront assimilables à des commerces qui seraient situés sur l'emprise publique et nécessiteront un niveau de priorité supérieur de certains services comme le déneigement prioritaire, puisqu'ils seront situés autant sur des artères que sur des rues secondaires. Si le Distributeur entend assumer lui-même ces coûts, ces derniers feront partie des dépenses d'exploitation; si le projet tend au contraire à faire assumer ces coûts par les municipalités, un coût moyen devrait alors être déterminé et figurer dans les dépenses d'exploitation du Distributeur à titre de compensation pour services rendus par les municipalités. L'UMQ soumet à la Régie que ce cas de figure rejoint des précédents : par exemple, actuellement, la plupart des centaines d'abribus comprenant une face d'affichage publicitaire sont déneigés et nettoyés (lavage de vitres, enlèvement des graffitis) aux frais de l'opérateur privé, qui doit également remplacer des composantes (vitres brisées, toit endommagé, etc.). L'opérateur publicitaire doit donc non seulement s'occuper de la face d'affichage, mais de l'abribus au complet.

Toutefois, l'UMQ se veut raisonnable dans son approche et exclut d'emblée les coûts municipaux générés par ce projet qui consisteraient, par exemple, à amender la réglementation de stationnement d'une municipalité, après une analyse technique. De tels

[21] Pièce B-0004, HQD-1 Doc. 1, page 13, ligne 11.

coûts font partie du quotidien d'une municipalité et ne sauraient être transférés aux consommateurs d'électricité, même s'ils originent d'une demande du Distributeur dans le cadre de ce projet. Les demandes de consentement municipal pour des travaux dans l'emprise publique tombent également dans cette catégorie et ne constitueraient pas des coûts d'exploitation du service de BRCC.

Ces considérations sur les coûts qu'engendre le projet pour les municipalités n'excluent évidemment pas la possibilité pour une municipalité qui le désirerait, et qui le ferait en fonction d'une situation exceptionnelle ou particulière, d'assumer le coût d'une infrastructure (comme la base d'une borne BRCC) dont elle désirerait demeurer propriétaire[22] pour des raisons qui seraient les siennes. Il faut savoir demeurer flexible, tout en établissant des principes lorsque requis.

L'UMQ recommande donc à la Régie de l'énergie de considérer comme justifiés les divers coûts du projet qui favoriseront la bonne insertion des bornes dans les milieux urbanisés (en termes de sécurité, de réaménagement de chaussée, de marquage spécial, de déneigement prioritaire, etc.) et d'encourager le Distributeur à négocier sur cette base avec les municipalités pour convenir des compensations pour aménagements et services rendus qui seront requises par les bornes qu'il installera.

(Recommandation no 3)

[22] Hypothèse soulevée par le Distributeur en réponse à la question 7.4.1 de la Régie (pièce B-0014, HQD-2 Doc 1, page 20.

2 LA PROPOSITION DU DISTRIBUTEUR ET L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE ÉLECTRIQUE POUR LES VÉHICULES AUTOMOBILES

En présentant son projet, le Distributeur reconnaît[23] que la demande pour la recharge électrique sera en constante évolution et marquée par diverses considérations comme le type de batteries, le comportement des usagers, etc. Il base néanmoins son projet sur des hypothèses qui forment son scénario de base, lequel sera appelé à évoluer et à s'adapter au fil des ans. Le Distributeur assure également que la hausse de la demande d'électricité par les véhicules électriques, ou encore de la puissance en recharge aux bornes ou à domicile, n'aura pas pour effet de requérir d'investissements dans le parc de transformateurs, et qu'il n'entend pas proposer de mesures de gestion de la demande puisque l'ensemble du projet n'aura que peu d'impact sur les bilans en énergie et en puissance[24].

L'UMQ estime justifiée la manière par laquelle le Distributeur comptabilise dans son analyse économique et financière non seulement les revenus associés directement aux bornes, mais également ceux découlant des ventes d'électricité à domicile associées à la recharge des véhicules électriques[25], selon un effet induit calculé à partir d'une étude produite dans la preuve.

Le rythme de l'évolution du parc de véhicules électriques (incluant les véhicules entièrement électriques - VEÉ - et les véhicules hybrides rechargeables - VHR) qui sillonneront nos routes au fil des dix prochaines années est une question qui apparaît fondamentale dans ce projet. Puisque le Distributeur affirme intervenir dans le cadre de la politique énergétique 2030 du Québec, il a développé un scénario qui respecte l'objectif inscrit dans la politique, qui est le suivant :

- 2020 : 100 000 VÉ (VEÉ + VHR)

[23] Pièce B-0004, HQD-1 Doc 1, page 10, lignes 28 à 30 : « *Grâce à cette approche, le Distributeur sera en mesure d'apporter les ajustements au Projet nécessaires considérant l'évolution rapide de la technologie en matière d'électrification des transports*. »
[24] Pièce B-0004, HQD-1 Doc 1, pages 21 à 23.
[25] Pièce B-0004, HQD-1 Doc 1, page 18, lignes 7 à 9.

- 2026 : 300 000 VÉ
- 2030 : 1 000 000 VÉ

Les dernières estimations publiées par l'AVEQ[26] font état de 39 175 VÉ au Québec au 31 décembre 2018, et la croissance du parc suit actuellement un rythme exponentiel qui permet de croire que l'objectif de 100 000 VÉ en 2020 sera atteint *in extremis*. La suite de la croissance du parc de VÉ relève d'un ensemble de conditions de marché, de réglementation et de développement technologique. Par ailleurs, s'il semble acquis que l'évolution technologique favorisera un remplacement graduel des VHR par des VEÉ, le rythme de cette évolution reste une hypothèse, de même que la capacité pour la majorité des futurs VHR de pouvoir utiliser les BRCC pour obtenir un accroissement de leur autonomie électrique[27].

L'UMQ prend donc acte à la fois du scénario développé par le Distributeur, des analyses de sensibilité produites à la demande de la Régie[28] et de la réponse obtenue à sa propre question 8 de la DDR concernant la rentabilité du projet.

De plus, l'UMQ accueille positivement le fait d'intégrer au Circuit électrique les nouvelles bornes que le Distributeur installera, afin de bénéficier de l'effet de synergie avec un réseau déjà bien implanté (bien qu'encore insuffisant pour dissiper l'effet de crainte de la panne chez plusieurs automobilistes qui souhaiteraient se convertir à l'électromobilité et de simplifier l'expérience-client[29]. L'UMQ est rassurée par la nature « discrète » (au sens mathématique) du projet présenté par le Distributeur, qui fait que les modalités de déploiement seront flexibles et s'ajusteront en fonction des paramètres économiques et

[26] Association des véhicules électriques du Québec (AVEQ) : http://www.aveq.ca/actualiteacutes/statistiques-saaq-aveq-sur-lelectromobilite-au-quebec-en-date-du-31-decembre-2018-infographie

[27] Un seul modèle de VHR est actuellement capable de se brancher sur une BRCC : l'Outlander de Mitsubishi (source : Roulez électrique.com)

[28] Pièce B-0014, HQD-2 Doc 1, pages 37-38, réponses aux questions 16.1 et 16.2 de la Régie.

[29] Pièce B-0020, page 5, en réponse aux questions 3 et 4 de l'UMQ.; pièce B-0014, HQD-2 Doc 1 (réponse à la question 2.3 de la Régie).

technologiques qui pourraient l'affecter. Diverses analyses[30] permettent de croire que le projet du Distributeur reste d'ailleurs conservateur et que le nombre de BRCC envisagé aurait pu être plus élevé, ce qui laisse une certaine marge de manœuvre.

Les réponses fournies par le Distributeur aux diverses questions reçues par la Régie et les intervenants ont soulevé l'intérêt de l'UMQ à deux égards. D'abord, quant à sa capacité à moduler le déploiement des bornes en fonction du nombre de véhicules électriques, des besoins de couverture du réseau routier et du taux d'utilisation des bornes (taux de recharge hors-domicile); ensuite, quant à la solidité de son analyse financière qui prévoit, dans les analyses de sensibilité, une valeur nette positive au projet dans toutes les circonstances normalement prévisibles. L'UMQ ne prétend pas qu'il n'y a aucun risque lié à ce projet, mais elle croit que le Distributeur est dans une position unique pour être en mesure de les contrôler.

L'UMQ recommande à la Régie de l'énergie d'accueillir la preuve du Distributeur relative à l'analyse économique et financière du projet.

(Recommandation no 4)

Enfin, l'UMQ soumet qu'au moins un autre facteur sera important dans le transfert graduel du taux de recharge du domicile vers le réseau de bornes : le tarif auquel l'électricité sera rendue disponible, notamment en comparaison du prix de l'essence. Cela est particulièrement vrai dans le cas des nombreux VHR. Bien que la détermination de ce tarif échappe à la juridiction de la Régie, l'UMQ estime nécessaire de souligner ce point au bénéfice du Distributeur et du gouvernement du Québec.

[30] Roulez électrique.com – chronique sur les BRCC du 11 juillet 2018. À partir de comparaisons internationales, les auteurs y recommandent au moins 4 800 BRCC pour servir adéquatement un parc de 240 000 VEÉ.

3 LA CRÉATION D'UN COMPTE D'ÉCARTS ET DE REPORTS

Tel que mentionné en introduction au présent mémoire, un compte d'écarts et de reports (CÉR) a déjà été créé par la Régie sur une base provisoire, permettant au Distributeur d'y porter des coûts encourus depuis la décision prise par la Régie[31].

L'UMQ comprend et partage l'avis du Distributeur à l'effet que le présent projet pourrait très bien se classer comme une exclusion[32] (facteur Z), mais le faible niveau de matérialité ne lui permet pas d'atteindre le seuil de 15 M $ fixé par la Régie dans le cadre du MRI du Distributeur.

Si on s'attarde spécifiquement au CÉR, le présent compte porte intérêts et figurera désormais parmi les CÉR autorisés dans le cadre du mécanisme réglementaire incitatif (MRI) actuellement en vigueur pour le Distributeur. L'UMQ estime que cela respecte les principes réglementaires relatifs aux CÉR et que cette demande s'inscrit logiquement dans le cadre du présent MRI[33]. L'UMQ juge que cette modalité permettra d'allouer correctement (au sens réglementaire) les coûts du projet et de les intégrer, <u>éventuellement et si requis par le Distributeur</u>, au revenu requis dans l'activité de distribution. Pour cette raison, elle croit raisonnable de maintenir le CÉR créé sur une base provisoire par la Régie dans sa décision D-2018-166.

En conséquence, **l'UMQ recommande à la Régie de l'énergie d'autoriser au Distributeur la création, pour la durée du projet, d'un compte d'écarts et de reports (CÉR), portant intérêts, pour y comptabiliser les coûts associés à ce projet qui n'auront pu être reflétés dans les tarifs.**

(Recommandation no 5)

[31] Décision D-2018-166, parag. 39.
[32] Voir les réponses fournies aux questions 4.1 à 4.3 de la Régie (pièce B-0014, HQD-2 Doc 1, pages 10-11).
[33] Ainsi qu'en témoigne l'existence des autres CÉR autorisés, décision D-2018-025, paragraphes 268, 347 et 430 notamment.

CONCLUSION

L'UMQ est heureuse d'avoir eu l'occasion, par la présente, de partager ses observations sur ce dossier avec la Régie, le Distributeur et les intervenants. L'électrification des transports est un objectif qui est souhaitable autant au plan environnemental qu'au plan économique. Le Québec recèle un potentiel unique à cet égard, puisqu'il a l'occasion d'encourager le remplacement de combustibles fossiles largement importés par une électricité propre, abondante, peu coûteuse et produite ici.

La base sur laquelle repose le projet du Distributeur est de comptabiliser les frais d'exploitation et les revenus tirés des bornes, mais également les revenus de la vente d'électricité pour la recharge à domicile. Cette façon de faire apparaît logique à l'UMQ. Les recommandations qui découlent de son analyse témoignent de son adhésion à l'esprit du projet.

L'UMQ souhaite par ailleurs que la Régie, en déterminant le caractère prudent des actifs et les dépenses d'exploitation reconnues du projet, inclue l'ensemble des coûts d'aménagement et d'exploitation des BRCC sur l'emprise publique identifiés dans ce mémoire et évite que les contribuables municipaux ne soient obligés, en définitive, de financer ces coûts.

RAPPEL DES RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION no 1 :

L'UMQ appuie le principe du projet présenté par le Distributeur, visant à doter le territoire québécois d'un réseau important de bornes à recharge rapide dans les prochaines années, et ce, de façon équitable au plan territorial.

RECOMMANDATION no 2 :

L'UMQ est d'accord avec ces deux éléments du projet (identification des contraintes opérationnelles, infrastructure pour doubler le nombre de bornes dès l'origine) qui fournissent une telle approche flexible au problème du déploiement, notamment dans les milieux plus densément urbanisés.

RECOMMANDATION no 3 :

L'UMQ recommande à la Régie de l'énergie de considérer comme justifiés les divers coûts du projet qui consisteront à favoriser la bonne insertion des bornes dans les milieux urbanisés (en termes de sécurité, de réaménagement de chaussée, de marquage spécial, de déneigement, etc.) et d'encourager le Distributeur à négocier sur cette base avec les municipalités pour convenir des compensations pour aménagements et services rendus qui seront requises par les bornes qu'il installera.

RECOMMANDATION no 4 :

L'UMQ recommande à la Régie de l'énergie d'accueillir la preuve du Distributeur relative à l'analyse économique et financière du projet.

RECOMMANDATION no 5 :

L'UMQ recommande à la Régie de l'énergie d'autoriser au Distributeur la création, pour la durée du projet, d'un compte d'écarts et de reports (CÉR), portant intérêts, pour y comptabiliser les coûts associés à ce projet qui n'auront pu être reflétés dans les tarifs.

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez communiquer avec :

M. Jean-Philippe Boucher
Directeur des Politiques
Union des municipalités du Québec
2020, boulevard Robert-Bourassa
Bureau 210
Montréal (Québec) H3A 2A5
Tél. : 514-282-7700, poste 252
Courriel : jboucher@umq.qc.ca