RÉGIE DE L'ÉNERGIE

DEMANDE RELATIVE À L'ÉTABLISSEMENT
D'UN SERVICE PUBLIC DE RECHARGE
RAPIDE POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES

DOSSIER : R-4060-2018

RÉGISSEURS : Mme SYLVIE DURAND, présidente
M. FRANÇOIS ÉMOND et
Me NICOLAS ROY

AUDIENCE DU 8 AVRIL 2019

VOLUME 1

JEAN LAROSE et CLAUDE MORIN
Et MONIQUE J. LE CLERC
Sténographes officiels

COMPARUTIONS

Me ANNIE GARIÉPY
avocat de la Régie

REQUÉRANTE :

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY et
Me JOELLE CARDINAL
avocats d'Hydro-Québec Distribution (HQD)

INTERVENANTS :

Me STEVE CADRIN
avocat de l'Association hôtellerie Québec et l'Association des restaurateurs du Québec (AHQ-ARQ);

Me ANDRÉ TURMEL
Me ÉMILIE GAUMONT
avocats de l'Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante Québec (Section Québec)(AQCIE-FCEI);

Me FRANKLIN S. GERTLER
avocat du Regroupement des organismes environnementaux en énergie (ROEÉ);

Me DOMINIQUE NEUMAN
avocat de Stratégies énergétiques et de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (SÉ-AQLPA);

Me HÉLÈNE SICARD
avocate de Union des consommateurs (UC);

Me JEAN-PHILIPPE FORTIN
avocat de l'Union des municipalités du Québec (UMQ).

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
LISTE DES ENGAGEMENTS	4
PRÉLIMINAIRES	5
PREUVE HQD	
STÉPHANIE CARON	
MICHAËL NEYRINCK	
FRANCE LAMPRON	
OLIVER GARNETT	
BRIAN HORII	
SUR LA QUALITÉ D'EXPERT	
INTERROGÉS PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY	14
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me ANDRÉ TURMEL	23
ARGUMENTATION PAR Me ANDRÉ TURMEL	43
ARGUMENTATION PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY	55
RÉPLIQUE PAR Me ANDRÉ TURMEL	75
EN PREUVE RINCIPALE	
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me STEVE CADRIN	125
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me FRANKLIN S. GERTLER	179

LISTE DES ENGAGEMENTS

PAGE

E-1 (HQD) : Concilier les chiffres apparaissant à la pièce B-0042 page 8 de la présentation de E3, à savoir currently a hundred and ninety-nine (199) DCFCs in Quebec, a hundred and seventy-eight (178) are Electric Circuit, avec le tableau R3.1 apparaissant à la pièce B-0022, HQD-2 Document 2 page 9, révisé en janvier 2019 et fournir le tableau R3.1 mis à jour (demandé par l'AHQ-ARQ) 133

E-2 (HQD) : Fournir l'étude de Bloomberg qui est à la base des graphiques présentés à la page 8 de la pièce B-0037 (demandé par le ROEÉ) 195

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce huitième (8e) jour du mois d'avril :

PRÉLIMINAIRES

LA GREFFIÈRE :

Protocole d'ouverture. Audience du huit (8) avril deux mille dix-neuf (2019), dossier R-4060-2018. Demande relative à l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques.

Les régisseurs désignés dans ce dossier sont madame Sylvie Durand, présidente de la formation, de même que monsieur François Émond et maître Nicolas Roy.

Le procureur de la Régie est maître Annie Gariépy.

La requérante est Hydro-Québec Distribution représentée par maître Joelle Cardinal.

Les intervenants sont :

Association hôtellerie Québec et Association des restaurateurs du Québec représentées par maître Steve Cadrin;

Association québécoise des consommateurs industriels d'électricité et Fédération canadienne de l'entreprise indépendante toutes deux représentées par maître André Turmel.

Me ANDRÉ TURMEL :

Je suis accompagné de maître Émilie Gaumont.

LA GREFFIÈRE :

Émilie Gaumont? Merci.

Regroupement des organismes environnementaux en énergie représenté par maître Franklin S. Gertler;

Stratégies énergétiques et Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique représentées par maître Dominique Neuman;

Union des consommateurs représentée par maître Hélène Sicard;

Union des municipalités du Québec représentée par maître Jean-Philippe Fortin.

Y a-t-il d'autres personnes dans la salle qui désirent présenter une demande ou faire des représentations au sujet de ce dossier?

Nous demandons aux participants de bien vouloir s'identifier à chacune de leurs interventions pour les fins de l'enregistrement et de s'assurer que leur cellulaire est fermé durant la tenue de l'audience.

Prenez note qu'aucun breuvage autre que de l'eau et aucune nourriture ne sont permis dans la salle d'audience. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Madame la Greffière. Bonjour à tous. Nous sommes réunis ce matin pour traiter de la demande relative à l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicule électriques.

Je voudrais d'abord vous présenter l'équipe de la Régie en charge d'examiner cette demande. L'avocate, maître Annie Gariépy, le chargé de projet, monsieur Cyril Michaud, accompagnés des spécialistes madame Rachida Kebdani et monsieur Yvan Charbonneau. La greffière au dossier est madame Johanne Lebuis. Enfin, mes deux collègues, monsieur François Émond et maître Nicolas Roy. De plus, nous sommes accompagnés d'un sténographe, monsieur Jean Larose, et de l'équipe d'interprète derrière.

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 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.

Cette remarque sur le cadre législatif étant fait, revenons aux remarques usuelles portant sur le déroulement des audiences. Je rappelle les consignes d'usage. Les audiences débutent à neuf heures (9 h) et se termine autour de quinze heures (15 h), évidemment, c'est un point important pour laisser le temps à nos sténographes de transcrire les notes pour le lendemain.

Bien entendu, la Régie a lu et analysé l'ensemble de la preuve déposée par les participants. Nous vous demandons donc d'adapter vos présentations en conséquence. Ai-je besoin de

vous rappeler que la Régie s'attend à ce que tous les participants respectent le temps de planification d'audiences transmis à la Régie et qu'il fasse preuve de flexibilité pour tenir compte des imprévus qui pourraient survenir dans le cadre de cette audience.

Enfin, pour faciliter le travail des interprètes, je vous invite à parler plus lentement lors de vos interventions. Ainsi, à moins que vous souhaitiez formuler des questions ou commentaires, j'invite le Distributeur à procéder à la présentation de ses témoins.

Me ANDRÉ TURMEL :

Bonjour, Madame la présidente. André Turmel pour L'AQCIE et la FCEI ce matin. J'ai bien suivi ce que vous disiez. Je comprends que, comme vous le savez, nous avons annoncé des moyens préliminaires. Bien, évidemment, à l'intérieur..., notre point préliminaire ce sera fait à l'intérieur du voir dire qui sera fait par mon collègue une fois qu'il aura assermenté, mais je veux simplement quand même rappeler que nous sommes prêts.

LA PRÉSIDENTE :

C'est noté.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Alors, bonjour, Madame la présidente de la formation, Messieurs les régisseurs et à toute l'équipe de la Régie, ainsi qu'aux intervenants. Donc, Jean-Olivier Tremblay, accompagné de ma collègue, Joelle Cardinal, pour le Distributeur, dans le présent dossier. Nous sommes très heureux d'être avec vous aujourd'hui avec nos témoins pour présenter la preuve au soutien de notre demande.

Donc, je vais débuté par... Après l'assermentation des témoins, je vais m'assurer que tous les témoins se présentent pour que vous puissiez bien comprendre leur témoignage. On va adopter la preuve d'Hydro-Québec. Par la suite, je vais adresser des questions à, monsieur Horii, pour ce qui est de notre demande de reconnaissance du statut d'expert, ainsi qu'à, monsieur Garnett, qui lui ne témoignera pas à titre d'expert, bien qu'il a, vous le découvrirez, des connaissances larges dans le domaine dont on parle et par la suite, et je comprends qu'un de mes confrères viendra faire ses représentations. Il y aura une décision et par la suite je ferai adopter les documents par, monsieur Horii. Donc, c'est le plan, le développement que j'avais en tête aujourd'hui.

Je vous demande de porter une attention particulière au vocabulaire dans le présent dossier. Beaucoup d'acronymes comme dans beaucoup de dossiers devant la Régie. Ici, j'attire votre attention sur trois acronymes. Alors, les véhicules électriques, les VÉ. Donc, ça comprend l'ensemble des véhicules électriques que nous connaissons. À ne pas confondre avec les VEÉ qui sont les véhicules entièrement électriques ou en anglais, BEV « Battery Electric Vehicule », et également les VHR qui sont les véhicules hybrides rechargeables, qui font partie des VÉ, mais qui ne sont pas des VEÉ.

Je porte pour l'occasion une cravate. Vous ne le voyez peut-être pas à distance, mais ce sont des petites voitures qui sont dessus, mais je n'ai pas pu savoir lesquelles étaient des VEÉ et des VHR.

Alors, Madame la greffière, sur ce, si vous voulez bien procéder à l'assermentation des témoins.

(9 h 10)

PREUVE HQD

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce treizième (8e) jour du mois d'avril, ONT COMPARU :

STÉPHANIE CARON, chef Affaires réglementaires et gestion documentaire, HQD, ayant une place d'affaires au 75, boulevard René-Lévesque Ouest, 22e étage, Montréal (Québec);

MICHAËL NEYRINCK, délégué principal Développement des affaires, ayant une place d'affaires au Complexe Desjardins, Montréal (Québec);

FRANCE LAMPRON, directrice Électrification des transports, HQD, ayant une place d'affaires au Complexe Desjardins, Tour Est, 16e étage, Montréal (Québec);

OLIVER GARNETT, consultant Energy and Environmental Economics, ayant une place d'affaires au 44, Montgomery Street, suite 1500, San Francisco (Californie);

BRIAN HORII, senior partneer Energy and Environmental Economics, ayant une place d'affaires au 44, Montgomery Street, suite 1500, San Francisco (Californie);

LESQUELS, après avoir fait une affirmation solennelle, déposent et disent :

INTERROGÉS PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Merci, Madame la greffière.

Q. **[1]** Je vais commencer par monsieur Neyrinck, parce qu'on a une petite correction à faire à la preuve. Alors, ça vaudra pour tous les autres témoins par la suite.

Monsieur Neyrinck, pouvez-vous décrire vos fonctions chez Hydro-Québec et votre expérience en matière d'électrification des transports, avec suffisamment de détail pour que la Régie puisse bien apprécier votre témoignage puisque vous n'êtes pas un témoin régulier devant l'organisme?

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Madame la Présidente, messieurs les régisseurs, mesdames, messieurs, je suis à l'emploi d'Hydro-Québec depuis dix ans, délégué principal Développement des affaires, à la Direction

électrification des transports depuis plus de deux ans. Le Distributeur m'a confié la responsabilité du présent dossier qui a été travaillé en collaboration étroite avec multiples unités d'Hydro-Québec Distribution. Je réalise une vigie constante qui me donne une très bonne vision du marché de l'industrie relative aux véhicules électriques. J'ai également été pendant cinq ans conseiller Stratégie, responsable de la mise en oeuvre du cycle d'approvisionnement stratégique qui garantit pour Hydro-Québec l'acquisition d'un bien ou d'un service à son meilleur coût. Finalement, je suis diplômé en Amélioration continue, titulaire d'un LEAN Master, ce qui assurera la mise en oeuvre de processus efficients dans le cadre de ce projet.

Q. **[2]** Merci, Monsieur Neyrinck. Alors, je vous réfère aux documents suivants : votre c.v., pièce B-0040; la présentation de ce matin, pièce B-0037; la preuve principale, pièce B-0004; le complément de preuve, pièce B-0009; et les réponses aux demandes de renseignements de la Régie et des intervenants, donc les pièces B-0014 à B-0020, B-0022, B-0027 et B-0032. Tout d'abord, avez-vous une correction à effectuer à l'un et ou l'autre de ces documents?

R. Je souhaiterais effectivement attirer l'attention,

une petite correction sur le document HQD-1, Document 3 à la page... Excusez-moi! Pièce B-0009 à la page 10 et également à la page 11 pour les tableaux 4, 5 et 6. Quand on lit « VÉ », il faut comprendre et lire « véhicules entièrement électrique ». Merci.

Q. **[3]** Monsieur Neyrinck, avez-vous participé à la rédaction de ces documents et les adoptez-vous pour valoir comme votre témoignage écrit en la présente instance?

R. Oui, absolument.

(9 h 15)

Q. **[4]** Madame Lampron, est-ce que vous pourriez également décrire vos fonctions chez Hydro-Québec et votre expérience en matière d'électrification des transports, comme je l'ai mentionné pour Neyrinck, avec un certain niveau de détail puisque la Régie n'est pas, vous n'êtes pas un témoin, pardon, régulier devant la Régie.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Alors bonjour, mon nom est France Lampron, je suis directrice électrification des transports. Je travaille en électrification des transports depuis deux mille huit (2008). J'ai participé à plusieurs projets pilotes pour vérifier si les véhicules

électriques étaient adaptés pour le climat québécois.

J'ai également participé à la fondation du Circuit électrique en deux mille douze (2012) et je suis directrice depuis deux mille quatorze (2014), je suis responsable de l'ensemble des activités d'Hydro-Québec en électrification des transports, dont le Circuit électrique, c'est-à-dire le déploiement des bornes de recharge, l'exploitation, la maintenance, le service à la clientèle et également l'évolution du service.

Q. **[5]** Je vous réfère Madame Lampron au même document que monsieur Neyrinck, votre CV quant à lui étant déposé comme pièce B-0039. Alors, avez-vous participé à la rédaction de ces documents et les adoptez-vous pour valoir comme votre témoignage écrit dans la présente instance.

R. Oui, tout à fait.

Q. **[6]** Merci. Madame Caron maintenant, pourriez-vous décrire vos fonctions chez Hydro-Québec Distribution?

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Bon, en tant que chef, affaires réglementaires, je suis à la tête d'une équipe qui collabore à la définition de l'orientation, à la préparation et à

la défense de tous les dossiers réglementaires qui sont présentés à la Régie et nous avons agi à ce titre dans le cadre de ce dossier également.

Q. **[7]** Je vous réfère à votre curriculum vitae, pièce B-0038 ainsi qu'au même document que monsieur Neyrinck, alors avez-vous participé à la rédaction de ces documents et les adoptez-vous pour valoir comme votre témoignage écrit en la présente instance.

R. Oui.

Q. **[8]** Mr. Horii, can you please summarise your experience with respect to public service planning, efficient resources used and electrification of transportation as well as your expert witness experience before administrative bodies in North America.

Mr. BRIAN HORII:

A. Certainly. So, I have been a Senior Partner with Energy and Environmental Economics for over thirty (30) years now. I'm the senior partner in charge of the distributed energy resources and rates group and, as part of that work, I have expertise in cost effectiveness evaluation, utility planning, resource planning as well as electrification.

Some examples of this I think are shown

through my expert witness experience at PG & E before I joined Energy and Environmental Economics. I was their expert witness in numerous proceedings before the California Public Utilities Commission on cost causation pricing and bill impacts on customers.

I've also testified before the British Columbia Utilities Commission on market restructuring and impacts on customers. In Vermont, I testified on behalf of the Public Commission staff before the Vermont Public Utilities Commission on the potential for distributing energy resources to lower total utility costs.

In South Carolina, I've been their expert witness for the Office of Regulatory Staff before the South Carolina Public Utilities Commission or Public Service Commission, I should say, on avoided costs and compensation for distributing energy resources and the qualifying facilities.

As I was engaged to testify on behalf of San Diego Gas & Electric Company on the interaction of rate designs and vehicle adoptions in support of their electrification of transportation effort and I've also given evidence before the California Energy Commission on the cost effectiveness of

emerging données energy technologies.

Q. **[9]** Thank you. Can you please explain how the report B-0005 as well as E3's answers to the Régie and interveners' IRs, and your presentation for today filed as Exhibit B-0042 were prepared by the E3 team and describe your personal contribution to those documents.

A. Certainly. I think it's worth noting that the area of electric vehicles and increased electrification in general is a relatively new field. We at E3 have been working and exploiting this area for four years now and over that time, I've been the Senior Partner in charge of that work. Now, Mr. Eric Cutter, who is listed on the report, he's a director and is a direct report to me. Oliver Garnett and Huai Jiang also contributed to the report, they're then direct reports to Mr. Cutter. But again, I'm in charge of the entire area.

(9 h 20)

Now, in this project, Mr. Cutter and Mr. Garnett were the principal investigators and Dr. Nancy Ryan provided some regulatory support given her background as a former Commissioner for the CPUC. For my role, I provided oversight and direction through regular staff meetings. I

reviewed materials as requested and also on an ad hoc basis as part of my normal duties as the Senior Partner in charge of the area.

So, for the report, I think it's probably been noted that my name doesn't appear on the report itself and that is because I actually wasn't present when that presentation was originally given to Hydro-Quebec. Our common practice is to put the names of the actual presenters on the PowerPoint reports and so that's the reason there.

But as far as the content, I was fully involved in development of the content as I was involved in the development of the presentation that I'll be providing later. And I also reviewed all of the data responses that we provided in this proceeding as well.

Q. **[10]** Thank you Mr. Horii. Now Mr. Garnett, can you please summarise your experience with respect to electrification of transportation and I note that your CV has been filed as Exhibit B-0041.

Mr. OLIVER GARNETT:

A. Yes, certainly. So, since joining E3, I joined, as Brian mentioned, the distributed energy resources team and I've worked on a range of electrification projects in that time. In particular, I have been

involved with several electric vehicle projects which involve valuing the benefits and costs associated with charging electric vehicles and how electric vehicles might participate in energy markets in California and in New York as well.

Q. **[11]** Thank you. Can you please describe or explain what is your personal contribution to the report B-0005 as well as to the E3's answers to the Régie and interveners' IRs and the presentation of today, B-0042.

Y. Yes, certainly. My involvement, I was the principal analyst involved in putting together a lot of the modelling work and reviewing a lot of the literature that went into the report, along with getting assistance from my other colleagues, Huai Jiang and Eric Cutter, when necessary, and also from Brian.

Q. **[12]** Thank you.

Alors, Madame la Présidente de la formation, Messieurs les Régisseurs, je vais demander à la Régie de reconnaître monsieur Brian Horii à titre d'expert en Planification des services publics, en évaluation de l'utilisation efficace des ressources et en électrification des transports.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Turmel?

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me ANDRÉ TURMEL

SUR LA QUALITÉ D'EXPERT :

Re-bonjour. Alors bonjour aux témoins d'Hydro-Québec, good morning to our guests from California this morning, welcome in rainy Montreal.

Q. **[13]** So, Mr. Horii, all my questions will be directed to you so you can take out your, unless my English is so bad you need the translation, whatever, but... So, Mr. Horii, I just want to go directly, first of all, in your curriculum vitae, if you want to take it. You may have it in mind but we may just go through it as the document was filed as Exhibit B-0034.

(9 h 25)

Mr. BRIAN HORII:

A. Okay.

Q. **[14]** So, this morning, you just referred as you were examined by your attorney with respect that you've been at that firm for how many years again?

A. Since nineteen ninety-three (1993).

Q. **[15]** Nine ninety-three (1993).

A. So over thirty (30) years.

Q. **[16]** And I do understand that you said previously you were at a utility in your State.

A. That's correct. Previously, I was at Pacific Gas & Electric Company.

Q. **[17]** Okay. So, going through your CV, of course, I went through the transportation electrification experience and from what I see, I do understand that there is, in fact, one file where you did testify in front of a Public Utility Board?

A. That's correct.

Q. **[18]** Could you describe what it was exactly?

A. Yes. So, the San Diego Gas & Electric project, basically, they were looking at potential rate designs to try to incent adoption of electric vehicles in their service territory and one of the things they were dealing with was the issue of demand charges specifically and how that would affect the cost effectiveness of potential electric vehicles and therefore the uptake. And we also did work to try to identify those market segments within the electric vehicles that could provide the greatest likelihood of success and therefore provide some indication of where they should target their electrification efforts.

Q. **[19]** In fact, was it more focussed on rate design?

A. That one was sort of looking at both sides of the markets in terms of, you know, these different market segments as well as the rate design.

Q. **[20]** Okay. And so, if I go through your resume, also I tried to find some papers you may have written, refereed papers or research. So, let's go within the refereed papers. I see no paper on electrification of transportation on the right.

A. That's correct. As I said, it's a fairly new area and, to be honest, most of my paper publication work was done earlier in my career.

Q. **[21]** Yes.

A. So there just hasn't been much recently.

Q. **[22]** That happens indeed. So, not refereed papers. And when I go look through the research reports and filed reports, we see this one file you have done with San Diego, right?

A. That's correct.

Q. **[23]** Okay. And going back to conference papers also, I see nothing. Of course, it dates back to nineteen ninety-eight (1998) but, of course, I see nothing, you have written nothing since nineteen ninety-eight (1998) nor you had done conference papers, am I right?

A. Yeah, I think it's important to keep in mind that a

lot of the purpose of conference papers for professional consultant is sort of advertising. And so, what our philosophy is actually, it's to push the conference paperwork down in our organisation so it's more directors, maybe senior consultants are making the presentations as a way to help sort of develop their careers, help sort of expose them to the industry.

As I said before, I'm the Senior Partner in charge of the electrification area but that's not my sole area nor is it an area that I feel I need to sort of, you know, take the advantage of that advertising aspect of conferences.

Q. **[24]** Yeah, of course. The title for which your attorneys want you to be recognised is very long, it has several words, we may go to this later on. So, I just want to understand your experience in modelling the induced effect in electrification. Have you done that?

A. What exactly do you mean by the "induced effect"?

Q. **[25]** Well, this is part of the report.

A. Do you mean the induced effect?

Q. **[26]** I mean the induced effect.

A. Okay, sorry. So, you know, as the work that I do for distributed energy resources for different

technologies, for cost effectiveness, there's a lot of forecasting of adoption levels. For example, for Orange and Rockland in New York, they have an integrated planning model that we've developed for them and integral to that are these S adoption curves that help allow them predict adoptions of new technology to them in their sort of planning process.

(9 h 30)

Another example is work that we did in California for net energy metering for solar technologies, looking at what the potential impacts of solar can be. It could be a lot of that was forecasting what the adoptions could be under different incentive levels, under different rate design levels, for example.

Q. **[27]** Okay. But I do get from your answer that you did not conduct any specific research on induced effect with respect to electrification of transportation.

A. Well, you have to keep in mind, the induced effect that we've calculated here is really the difference between two scenarios. It's the difference between a reference case scenario where we're predicting forecasting adoptions without the DCFC network from

Hydro-Quebec and another scenario where we are forecasting adoptions with that network. And the induced effect is simply the difference between those scenarios. So, I don't really see any sort of distinction in induced effect, so I think as you were trying to characterise it versus just the development of these forecast scenarios.

Q. **[28]** Okay. Now, getting back to this file, could you describe and explain to the Régie what materials did you consult to provide your report.

A. You want materials that I personally reviewed?

Q. Yes, yes.

A. Well, in addition to the materials that we filed, all of the... Well, let's see, I would say I reviewed twelve (12) papers on induced effect; probably fifteen (15) papers on sort of ratio of electric vehicles to DCFC; numerous, maybe five to ten (10) other reports that have been generated by other consulting firms as well as reports that we've done in the past, just to refresh my memory.

Q. I'm not asking what you've done to help have a better understanding of that area. I'm asking you what, within that file, you have read in relation to this file. Have you read the HQ, the request filing, for instance?

A. Yes, I have.

Q. **[29]** Okay. Do you read French?

A. No, I don't.

Q. **[30]** Okay, so were you provided a translation?

A. I was provided a translation for some parts, and for some parts I relied on Google translate.

Q. **[31]** Okay. Could you just tell us specifically what you have consulted. If you have not it in mind, we could take an undertaking but since we needed to know, you should now, it's not a big file so... For instance, have you read the Act, the Act with respect to the Régie de l'énergie, for instance, or the most recent amendment to the law enabling the Régie to have this case in front if it.

A. You know, I read parts of that very early in the engagement and relied mostly on sort of discussions and meetings with my staff on that.

Q. **[32]** Okay. But I just want to, so, have you personally read it?

A. I've read sections of it. I don't think I could say I've read the entire...

Q. **[33]** Got it. Okay. Which section have you read?

A. You know, it would take me a while to go back and pull up the full Act and sort of refresh my memory

because we did the work back in twenty seventeen (2017), so I can't remember exactly which sections I would have reviewed.

Q. **[34]** Okay, so you've done the work in twenty seventeen (2017).

A. Yes.

Q. **[35]** Okay.

A. Well, we did the work starting in twenty seventeen (2017) through early twenty eighteen (2018).

Q. **[36]** Okay. And just to... So, going back to the material, you've read some material that was provided by HQ, right?

A. That's correct.

Q. **[37]** Okay.

A. And also some general Internet research.

Q. **[38]** Now, let's focus on the material provided by HQ. Could you tell us what you have read specifically.

A. So, material provided by HQ, obviously all of the data requests and data responses related to us; also their initial, well, I don't know if it's their initial filing but their filing in this case, in which, you know, our numbers are used as part of the analysis. I've looked at their cost effectiveness model as well.

Q. **[39]** Okay. When you mean cost effectiveness model, which one is that?

A. I mean, it's the spreadsheet that they used to do their analysis.

Q. **[40]** Okay. So, I do understand that you began to work on that file in twenty seventeen (2017).

(9 h 35)

A. Well, we started doing research and started doing the analysis in twenty seventeen (2017).

Q. **[41]** On behalf of HQ?

A. Yes.

Q. **[42]** When were you retained by HQ?

A. You know, I'd have to check my records for what date exactly it was.

Q. **[43]** I'm not looking for a specific date, it can be a month, end of twenty seventeen (2017) or...

A. Well, I recall the bulk of the work was done at the end of twenty seventeen (2017). I can't recall... because often there's an engagement that starts in terms of the paperwork, but then the actual work may not start until months later. So, I don't have a specific recollection.

Q. **[44]** But the bulk of the work was done at the end of twenty seventeen (2017) is that what you said?

A. Yes.

Q. **[45]** Okay, thank you.
A. Well, the bulk of this analysis were. There were other aspects of this engagement, sort of research work that probably occurred earlier to that.
Q. **[46]** Okay. Just one question for Mr. Garnett. When were you hired at the firm?
Mr. OLIVER GARNETT:
A. I'm sorry, could you repeat?
Q. **[47]** When were you hired?
A. I joined in October twenty seventeen (2017).
Q. **[48]** Okay. Thank you. So, basically, you worked for a month on the, maybe a month, some days, some weeks?
A. I think I was, if I recall, around two months in to join in. I was involved in this project, yes.
Q. **[49]** Okay. Which pushes us to December, after the...
A. Yes. So, I joined on the second (2nd) of October and, I think, started working on this, if I recall, towards the end of November.
Q. **[50]** Perfect.
A. Mid-November.
Q. **[51]** Going back to Mr. Horii. Looking at your report, have you performed, Mr. Horii, a written report other than what you have filed? Is there a

written paper in form of, you know what I do talk about a written paper?

Mr. BRIAN HORII:

A. I do, yes. No, our deliverable here is just the copy of the PowerPoint.

Q. **[52]** Okay. There's no other document in writing, or background paper, in relation with that presentation.

A. Well, there certainly would have been sort of interactions with Hydro-Quebec and, for example, I talked about sort of benchmarking work we did. But the report is complete in its presentation of the analysis we did to quantify that induced effect that Hydro-Quebec later used in their proposal.

Q. **[53]** Okay. So, you did say that, in fact, the report, let's call it this way, is bearing the names of three individuals which are madame Nancy Ryan, which is a partner, Mr. Eric Cutter, which is a director, both of whom are not here today.

A. That's correct.

Q. **[54]** You did say that they did contribute to the report.

A. Yes.

Q. **[55]** Why are they not here today?

A. Well, to be honest, it would seem excessive to have

all the authors of the report here because it's a fairly well defined project that we did and fairly well defined analysis and it would just seem unnecessary to bring everyone.

Q. **[56]** Okay. And it also bears the name of Mr. Garnett, which is your colleague here, which has been hired in October twenty seventeen (2017), which began to contribute on the report two months later when, basically, the work was done. So, why his name is on the paper? Because he was present at the presentation, probably, is that the reason why he was there?

A. No, Mr. Garnett's role was much more than just an attendee at the presentation. As mentioned, he did a lot of the research in the literature, did the bulk of the actual analysis work. And so, he was an integral part of both the presentation and the underlying analysis that it reflects.

Q. **[57]** Yes, I know. And we always need younger than us and more touch(?) to the ground and that's not an issue here. So Mr. Garnett, you are welcome anyway, but we just want to understand the relationship here. And you did allude to the fact that, what puzzles us, in fact, is as an experienced utility person that you describe, you

are used about filing reports, are all of your reports filed at PUB across the States are in this shape or form?

(9 h 40)

A. No, in all the cases where I have touched this unique where it's a...

Q. **[58]** Okay.

A. A PowerPoint style report that's presented.

Q. **[59]** Did you think that it was a custom in Quebec to have this kind of report to be accepted? I just want to understand why it was presented in this form.

A. Well, you know, it's really a support for a specific set of numbers and I guess my view on it at the time was that it wasn't sort of required by the Régie to have a full standard Q & A style set of testimony. You know, part of that may be just my unfamiliarity with the Régie but, you know, again it lays out the work we did, it lays out sort of the rationale and the formulas and I thought it was sufficient in explaining the work that we did.

Q. **[60]** Okay. Were you provided by your client a document and provided probably a translation of it, a document entitled "Attentes de la Régie de l'énergie relatives au rôle des témoins experts."

I'm going to just translate, this is the expectations from the Régie de l'énergie with respect to the role of expert witnesses. That's a document in French that is on the Régie's website, I think it's only in French. So, do you know the existence of that document and were you provided that document in English?

A. I don't recall reviewing that document.

Q. **[61]** Okay. So basically, the story about that report it is that it was, a new word, a collaborative effort from two persons that are not here this morning, from a third one that was hired and began to work after the work was done, oversight by you.

A. That's right.

Q. **[62]** Okay.

A. But I just want to point out, it wasn't just a matter of oversight, I was involved in weekly meetings and so it's not just a matter of being sort of structurally in charge of the project but I was also involved in the project.

Q. **[63]** In your words, as you just said, as you were structurally involved, why this report does not bear your name on it? As a senior partner, why?

A. Again...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Juste un instant, je m'excuse, la question a déjà été posée, il a répondu. Il a déjà fourni les informations sur ça. Il peut le répéter mais c'est juste que je pense qu'on se répète, là.

Me ANDRÉ TURMEL :

C'est parce que j'avais pas bien compris puis je suis en train de conclure. Je sais pas si c'est une objection...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bon.

Me ANDRÉ TURMEL :

Mais je veux juste bien comprendre pourquoi il n'a pas signé. Il vient de nous dire qu'il était structurellement responsable, il était à toutes les semaines dans le dossier so...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien, il a fourni la réponse tantôt, là. Avez-vous des questions sur sa réponse?

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui, je vais explorer ça. Laissez-moi continuer, là. C'est-tu une objection, là? Je suis totalement dans le voir-dire, Madame la Présidente là, j'en ai encore pour cinq minutes. Ça va bien, là. Si on me laisse continuer...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien on répète la même question alors moi je veux bien, mais il a déjà répondu à cette question-là tantôt, on lui demande de répéter alors je vois pas pourquoi on fait ça. Qu'on pose des questions suivies d'une question, moi je veux bien.

Me ANDRÉ TURMEL :

Bien, vous vous avez une question alors la Régie peut trancher.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je vous parle pas d'amour pour votre question mais que j'aime ou j'aime pas ça, c'est pas un critère mais...

Me ANDRÉ TURMEL :

La question...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Il a fourni un niveau de réponse. Maintenant, si mon confrère veut faire du follow through sur cette réponse-là j'ai pas de problème mais...

Me ANDRÉ TURMEL :

Bon, voilà. Qu'on me laisse...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Qu'on pose une question de follow through, qu'on ne repose pas la même question.

Me ANDRÉ TURMEL :

Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

Donc c'est bon, vous pouvez...

Me ANDRÉ TURMEL :

Continuer.

LA PRÉSIDENTE :

Continuer sur cette ligne de questions.

Me ANDRÉ TURMEL :

En terminant de toute manière.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Okay.

Me ANDRÉ TURMEL:

Q. **[64]** Were you present at the presentation, was there a presentation done by telephone?

A. There was, I believe, a videoconference call done and I was not able to attend that call.

Q. **[65]** Okay. So, February fifteen (15), that was a videoconference?

A. I believe that was the date of the videoconference. There were actually some edits, a few slides added to the presentation after that initial presentation. So now I think about the videoconference, it was probably a few days before February, the February fifteenth (15th)

presentation has those extra slides added in on sort of background on the firm E3.

Q. **[66]** Maybe we could ask Mr. Garnett. So, the presentation for which your name is on bearing February fifteen (15), that was through a videoconference or a trip you made to Montreal or otherwise?

(9 h 45)

Mr. OLIVER GARNETT:

A. We gave a videoconference presentation. I don't recall the exact date of the specific presentation.

Q. **[67]** Okay.

A. Whether it was on February fifteen (15) or...

Q. **[68]** Was it in February this year, in February, is that ...

A. Around February twenty eighteen (2018), yes.

Q. **[69]** Perfect. Okay, twenty eighteen (2018) in fact, that's not twenty nineteen (2019). Okay. And so, to your knowledge, was Mr. Horii present on that videoconference?

A. No, he wasn't present during that particular conference.

Q. **[70]** Okay, perfect. Mr. Horii, when you got the mandate, did you come to Montreal to meet your client or you get the mandate by telephone? How

did you get the mandate in fact, how were you chosen? How were you retained?

Mr. BRIAN HORII:

A. Well, we certainly didn't come to Hydro-Quebec.

Q. **[71]** Okay.

A. I think, you know, we had conversations via videoconference. What the exact sort of mechanism was for how we got the specific contract, I don't recall.

Q. **[72]** Okay. Alors ça termine mes questions, Madame la Présidente. On est prêts à plaider. (10 h 00)

Me ANDRÉ TURMEL :

Re-bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Turmel.

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui. Alors merci, donc nous avons pendant...

LA PRÉSIDENTE :

Juste vous arrêter.

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

La Régie elle aurait deux petites questions de précision avant que vous fassiez votre plaidoirie.

Me ANDRÉ TURMEL :

Pas de souci. Par vous?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Me ANDRÉ TURMEL :

(Inaudible)

LA PRÉSIDENTE :

Q. **[73]** Bonjour Monsieur Horii.

A. Hello.

Q. **[74]** La Régie a deux questions de précision.

D'abord, elle se demandait à qui a été fait la présentation de la pièce B-0005, qui était présent?

Mr. BRIAN HORII:

A. You're asking who was there for Hydro-Quebec?

Q. **[75]** Oui, bien Hydro-Québec. Oui.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

En fait, si vous voulez demander directement aux témoins d'Hydro-Québec, je pense qu'on pourrait aussi fournir la réponse. Je vous l'offre.

Me ANDRÉ TURMEL :

Non, mais je pense que la question est pertinente à monsieur Horii, dans un premier temps.

A. I'll have Mr. Garnett answer since he was actually the one in attendance at the presentation.

Mr. OLIVER GARNETT:

A. Yes. So, from what I recall, Michaël and Luc were there from Hydro-Quebec and on the... yeah, on the Hydro-Quebec side, I can't recall exactly who else. As I say, it was a year ago. But obviously on the E3 side, myself, Nancy, Eric, Huai were present as well.

LA PRÉSIDENTE :

Q. **[76]** Okay. Et dernière petite précision, de qui émanait le mandat qui vous a été octroyé?

Mr. BRIAN HORII:

A. I remember our initial meeting was with Stéphanie and several others in attendance but I actually wasn't involved in the specific contracting but does that answer your question?

Q. **[77]** Okay, oui, merci.

A. Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

C'est bon, Maître Turmel.

ARGUMENTATION PAR Me ANDRÉ TURMEL :

Merci Madame la Présidente. Alors, écoutez, durant la pause nous avons passé un plan d'argumentation de même qu'un cahier d'autorités. On va faire ça en deux temps. Je vais débuter, ma consoeur, maître Gaumont, va expliquer l'état du droit sur le

rapport d'expert qu'on pense tous connaître parce que ça fait longtemps que la Régie – depuis vingt, vingt-cinq ans – entend des experts mais rappelons-nous que, comme elle va nous dire, le Code de procédure civile a été récemment modifié et c'est intéressant d'avoir ça en tête. Et ensuite, je conclurai.

Mais écoutez, c'est assez rare qu'on a des débats... On a souvent des débats à la Régie sur l'expert que nous avons devant nous est-il un expert ou pas et ça se limite à étudier son CV, ses publications, son expérience puis on voit assez vite si on a devant nous un expert selon les règles de la jurisprudence québécoise et canadienne ou pas. Ici, c'est beaucoup plus, puis je dirais maintenant que c'est presqu'un cas d'école de tout ce qu'il faut pas faire et de tout ce qu'on devrait pas accepter, non seulement sur l'expert lui-même, on n'en a pas, ça a pas trait à sa personnalité mais lui-même comme expert.

Deuxièmement, sur le rapport lui-même qui n'est pas un rapport d'expertise. Et troisièmement, et le pire, c'est sur la crédibilité un petit peu particulière du dossier. Je commencerais même par vous dire que la demande d'HQD est déposée le dix-

sept (17) août deux mille dix-huit (2018). Voilà. Quelle est la date du rapport d'experts qu'on veut nous faire avaler, quinze (15) février deux mille dix-huit (2018), cinq mois ou six mois avant. J'ai jamais vu ça en vingt-deux (22) ans de déposer un rapport d'experts qui précède le début du dossier.

Encore, je veux dire, habituellement, à la Régie, un dépôt de dossier est déposé, la Régie rend une décision procédurale et dans le cours des actions, souvent on va voir des rapports d'experts, souvent en tout cas, déposés qui est un peu postérieur au dossier parce qu'on tient compte des instructions de la Régie.

(10 h 05)

Ici moi, je trouve ça un peu... très très étonnant. Et probablement, l'histoire de ça, c'est qu'ils ont eu de l'information, ils ont communiqué, ils ont embauché une firme d'experts qui connaît ça, disent-ils, mais ils ont voulu faire passer ce document-là comme un rapport d'experts qui ne rencontre mais vraiment aucun des critères reconnus devant la Régie et devant la jurisprudence, et ma collègue va y référer.

Donc, qu'avons-nous ce matin devant nous? On a un rapport qu'on veut qualifier d'experts,

signé de trois personnes, madame Nancy Ryan, en haut « partner » on peut penser que c'est elle qui était en charge, elle n'est pas là. Ils ont décidé de ne pas la présenter. Monsieur Cutter qu'on dit avoir participé qu'on ne connaît pas, qui est directeur, il n'est pas là. Et monsieur Garnett qui est bien sympathique, mais qui a joint Énergie E3 en octobre deux mille dix-sept (2017) et qui a finalement pas vraiment collaboré au dossier.

Et là on a dit... et là on a devant nous quelqu'un qu'on veut faire reconnaître comme expert qui, encore là bien sympathique, qui a une expérience générale du monde. Quand il nous parle dans son C.V. de, oui, il a utilisé l'énergie distribuée en matière solaire, c'est intéressant, mais dans l'explication « véhicule »... On peut bien comprendre que c'est un nouveau domaine, mais on ne peut pas quand même faire avaler ces couleuvres-là parce que le rapport en lui-même ne fait pas de monsieur Horii un expert sur les explications électriques. Et c'est pas parce qu'on ajoute un analyste récent qui étudie la question, de manière... pour suivre tout ce qui se passe, il fait de la vigie, que ça en fait un expert.

À ce compte-là, monsieur Gosselin et

monsieur Blain, qui sont deux super analystes, on va les fusionner puis on va en faire un expert. Alors, si c'est ça qu'on veut, on va aller vers là. Mais, bref, HQ ne nous a pas... nous a habitués à un dépôt de rapports d'experts généralement, bien, pas « formatés », mais t'sais, question, réponse. Le mandat, quel est-il? écrit? C'est bien cadré.

Là, écoutez, c'est une présentation PowerPoint. Alors, j'arrête là. Je vais demander à ma consoeur de vous donner les... de vous rappeler les critères et je vais conclure.

Me ÉMILIE GAUMONT :

Merci, Maître Turmel. Bonjour Chers Régisseurs. Donc, comme maître Turmel vient de le mentionner, je vais poursuivre avec un court exposé des principaux principes de droit commun qui nous permettent de bien comprendre... qui nous permettent de bien comprendre ce qu'est un rapport d'expertise comme on l'entend en droit québécois. Et nous le savons, comme nous le savons, la Régie peut s'inspirer des règles de droit commun pour rendre des décisions dans les dossiers qui lui sont soumis.

Elle s'est d'ailleurs déjà basée à plusieurs reprises sur des critères ou règles du

Code de procédure civile du Québec, et ce, bien, comme on le sait, qu'elle ne soit pas liée par les dispositions du CPC.

Par ailleurs, la Régie a spécifié que les attentes relatives au rôle des témoins experts, que nous vous avons transmis à l'onglet 3 du cahier des autorités, que ces attentes-là s'appuient sur la jurisprudence et sont également inspirées des règles des autres tribunaux québécois. Donc, à notre avis, la Régie entend donc s'inspirer des règles des autres tribunaux en ce qui concerne le rôle du témoin expert et, par la fait même, ce qu'est un rapport d'expertise.

Donc, je vais vous présenter de manière sommaire les principales dispositions du nouveau Code de procédure civile qui définissent et encadrent ce qu'est un rapport d'expertise.

D'abord, en vertu de l'article 238 du C.p.c. :

> Le rapport de tout expert doit être bref mais suffisamment détaillé et motivé pour que le tribunal soit lui-même en mesure d'apprécier les faits qu'il expose et le raisonnement qui en justifie les conclusions [...]

Ensuite, selon l'article 293 C.p.c. :

> Le rapport de l'expert tient lieu de son témoignage...

donc

> ... Pour être recevable, il doit avoir été communiqué aux parties et versé au dossier...

de la cour

> ... dans les délais...

qui sont

> ... prescrits pour la communication et la production de la preuve.

De plus, en vertu de l’article 294 C.p.c., chacune des parties peut interroger l’expert qu’elle a nommé pour obtenir des précisions sur des points qui font l’objet de son rapport et elle peut, par le fait même, également interroger l’expert nommé par une autre partie.

(10 h 10)

Donc, à notre avis, ces dispositions du CPC sont pertinentes, car elles permettre de bien comprendre ce qu'est un rapport d'expertise en droit québécois. Donc, pour résumer, le rapport doit tenir lieu du témoignage de l'expert qui est appelé à venir le présenter. Il doit donc être l'oeuvre de l'expert qui pourrait être appelé à

témoigner sur son contenu. Par la suite, l'auteur du rapport d'expertise doit être une personne, bien sûr, ça doit être une personne physique, qui puisse être identifiée sur le rapport au moment de la communication et de la production de cet élément de preuve-là dans le dossier. Donc, ça, c'est une exigence qui a été reprise par les tribunaux québécois, notamment la Cour du Québec et la Cour supérieure, dans certaines de ses décisions. Donc, en effet, les tribunaux québécois ont jugé qu'un rapport d'expertise non identifié au moment de sa production au dossier était inadmissible et pouvait d'ailleurs être jugé irrecevable, selon les règles du CPC, bien sûr. Donc, d'abord, là les décisions intéressantes c'est la décision United State Fidelity, donc, à l'onglet 5 du cahier des autorités. À la page 9 de cette décision-là. Le tribunal rappelle que le ou les auteurs du rapport d'expertise, il faut que ce soit des personnes physiques, bien sûr et il faut qu'elles soient identifiées au moment de la production du rapport. Notamment, afin que l'autre partie puisse juger de la crédibilité de ces experts-là, qu'elle puisse en demander... Donc, c'est ça qu'elle puisse juger de la crédibilité à ce niveau-là. Et dans cette

décision-là, le tribunal a jugé que le rapport était inadmissible et a rejeté la pièce produite au dossier.

Ensuite, dans la décision Mouvement Laïque Québécois, une décision de la Cour supérieure, au paragraphe 6 de cette décision, la Cour rappelle qu'il faut que le rapport identifie là ou les personnes qui l'ont préparé, afin qu'elle puisse par la suite, bien sûr, y être interrogée. Et finalement, dans une décision plus récente datant de deux mille dix-huit (2018), Rokefort c. Pelletier, une décision de la Cour du Québec. Dans cette décision-là, le tribunal a refusé les rapports d'expertise qui étaient non signés, donc, qui n'identifiaient pas la partie qui l'avait réalisé.

Puis un autre fait intéressant, c'est que le tribunal mentionne qu'il ignore, donc, à ce moment-là, si le rapport d'expertise avait été entièrement rédigé par l'expert qui avait été soumis par la partie. Donc, en outre, il ressort de ce qui précède qu'un rapport d'expertise doit être l'oeuvre de l'expert qui témoignera sur son contenu par la suite et, bien sûr, que cet auteur-là doit être identifié sur le rapport au moment de sa

communication et de sa production au dossier. À défaut, le rapport peut être jugé irrecevable par le tribunal. Donc, voilà pour ma part ce qui fait le tour des principaux principes ou règles en matière de droit commun et nous jugeons que ces règles-là sont pertinentes dans ce cas-ci et la Régie peut s'en inspirer dans le cadre de notre dossier. Merci.

Me ANDRÉ TURMEL :

Merci, Maître Gaumont, donc en terminant, bien sûr la Régie peut déroger à tout vice ou peut corriger tout vice de procédures en vertu de son règlement, mais il y a vice et il y a vice. Ici, donc, premièrement le témoin lui-même, Monsieur Horii, indique que quand il a témoigné comme expert dans les autres services publics, les commissions, ailleurs, en Amérique du Nord, il a toujours déposé un rapport écrit et c'est la première fois qu'il dépose ce type de rapport-là de 1). Bon, ça nous en dit beaucoup. 2) La chronologie de ce rapport, j'ai demandé à, Monsieur Horii, quel document avez-vous pris connaissance pour rédiger le rapport. Il dit : « La demande d'HQ. » La demande d'HQ a été déposée six mois plus tard. Le Powerpoint est daté de février deux mille dix-huit (2018) et la demande

d'HQ est déposée en août deux mille dix-huit (2018). Je comprends qu'il l'a lue après, mais le document a été produit avant.

Madame Nancy Ryan n'est pas là, monsieur Cutter n'est pas là et monsieur Garnett n'était pas là quand ça a été rédigé. Qu'est-ce que la Cour nous dit?

(10 h 15)

Moi, idéalement, j'aurais aimé ça interroger madame Ryan qui a réellement travaillé et monsieur Cutter qui étaient là les deux. Je ne peux pas poser une question à monsieur Garnett sur un rapport auquel il n'a pas participé. Oui, il va pouvoir me répondre en disant, bien sûr, ce sont... il va me donner des faits intéressants, récents, deux mille dix-huit (2018). Il est là-dedans. C'est intéressant. Mais ce n'est pas...

Accepter ce rapport-là, Madame la Présidente, ça serait créer un dangereux précédent pour la qualité du travail, du sérieux du travail que fait la Régie habituellement. Et je suis étonné qu'HQ nous ait déposé ce rapport-là qui est vraiment, là, dont je demande de déclarer irrecevable, parce qu'il n'a pas la forme d'un rapport, d'une part. L'expert n'en est pas un quant

à moi sur l'explication des véhicules. Oui, sur différents sujets d'énergie distribuée, il a travaillé pour une compagnie d'électricité il y a vingt-cinq (25) ans. Cette preuve qui...

Et enfin, l'ajout que l'on fait vendredi dans un autre PowerPoint avec des tableaux importants sur lesquels il y a du fond, qui n'est pas ajouté à... qui vient s'ajouter, pardon, à leur rapport de février, montre bien la faiblesse. Normalement, quand un témoin vient présenter sa preuve écrite, c'est un sommaire de son rapport, ce n'est pas des ajouts faits depuis un an et demi par quelqu'un qui s'est rajouté par la suite puis qui ont le temps de lire dans l'avion en venant ici. Bref, je vous demande de rejeter le rapport... Vraiment à sa face même, il est irrégulier. Vraiment, il ne rencontre pas les critères de la jurisprudence.

Et ça serait gênant si on accepte ce rapport-là, parce qu'autrement, on va vous faire des demandes, là, de super analyste, la somme de monsieur Blain, la somme de monsieur Gosselin, ça va donner un rapport d'expert. Et je m'arrête ici. Puis on pourrait répliquer le cas échéant. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Turmel. Maître Tremblay.

ARGUMENTATION PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui. Rebonjour. Beaucoup d'exagération de la part de mon confrère et des inexactitudes également. Il y a deux choses, dans le fond, des représentations qui vous sont faites ici à ma droite ce matin. D'une part, est-ce que monsieur Horii est un expert? D'autre part, est-ce que le rapport d'expert est admissible en preuve?

Monsieur Horii est indéniablement un expert. Vous avez son c.v. qui a été déposé en preuve. Vous l'avez lu, j'en suis convaincu. C'est riche d'expérience, de présentation, notamment dans le nouveau domaine de l'électrification des transports. Ici, le mandat qui a été confié à monsieur... à la firme E3, monsieur Horii, il est simple, il est expliqué à la page 6 du rapport. C'est calculer l'effet induit. C'est ça qu'on lui a demandé de faire. Calculer l'effet induit. Et le rapport explique comment a été calculé l'effet induit. Je vais y revenir tantôt pour vous expliquer, parce que je ne voulais pas embarquer dans les deux en même temps. Alors, ça, c'est le contenu du rapport.

Mais revenons à monsieur **Horii**. Donc, plusieurs témoignages devant divers organismes en Amérique du Nord, Canada, États-Unis. Et en réponse aux questions de mon confrère à l'effet que l'électrification des transports, c'était distinct, bien, il a répondu, bien non, calculez l'effet induit, bien, ça peut être fait dans différents domaines d'activité, dont il l'a déjà oeuvré également dans le domaine des ressources de production distribuée. Donc, un effet induit, il l'a dit, c'est comparer deux scénarios. Il l'a fait. Et le rapport explique d'ailleurs bien ce que c'est.

Donc, l'ensemble de son c.v., tant en matière de planification des services publics que de « cost effectiveness » -j'ai de la misère en français-anglais- mais l'utilisation efficace des ressources, bien, ça mène à un expert qui est capable de déposer un rapport et qui est capable d'expliquer comment on calcule l'effet induit. Et il a toutes les compétences pour faire ça. Son c.v. est éloquent. Et son témoignage ce matin également est clair.

Alors, il est fréquent qu'on ait plusieurs personnes qui contribuent à la préparation d'un

rapport d'expertise devant la Régie. C'est le cas dans beaucoup de dossiers dans lesquels, moi, je travaille. Il y a souvent un témoin et il y a une équipe en arrière qui fait du travail, qui alimente le témoin expert.

(10 h 20)

Contrairement à ce que dit mon confrère là, ça c'est... c'est inexact. Il est fréquent donc qu'il y ait une équipe qui travaille au soutien d'un rapport d'expertise, qui rend des services à l'auteur principal du rendement.

Le rôle de monsieur Horri, bien, il l'a expliqué de façon très claire, c'est lui le patron, c'est lui qui a tout révisé, hein, il a... j'ai noté tantôt lorsqu'il a témoigné « provided oversight and direction », donc, c'est... c'est sous gouverne que le rapport a été produit et ça suffit pour être capable d'introduire ce rapport-là en preuve. C'est lui qui a supervisé le travail de tous ceux qui ont participé à ce rapport-là et non, et non maître Turmel. Nous ne mettrons pas cinq personnes dans un panel à chaque fois cinq personnes ont pu travailler à la préparation d'un rapport. Ça c'est le contraire complet de l'allégement réglementaire nous mettons les témoins

que nous jugeons appropriés ici, celui qui a supervisé le travail et aussi un analyste qui vont être en mesure en mesure de répondre à toutes les questions concernant le rapport d'expertise.

Maintenant, regardons-là ce rapport-là parce que bien franchement, le logiciel qu'on utilise pour faire une communication écrite, que ça soit MicroSoft Word ou Microsoft PowerPoint, je pense que ça ne fait aucune différence.

Tantôt, je vous ai parlé de la page 6 où on voyait le mandat de l'expert clairement écrit, alors, c'est calculé l'effet induit, c'est ça qu'on voit à la page 6, et dans les pages suivantes, bien, vous voyez, il y a du texte, hein, c'est pas juste une présentation PowerPoint avec trois... trois puces et puis deux titres là. Vous avez du texte, vous avez des paragraphes suivis avec une majuscule et un point, page 8, vous avez les formules utilisées, page 9, également, on a également du texte, on continue, on continue dans le rapport, section maintenant page 12, « Modeling the induced effect ». C'est sans surprise, hein, c'est ce mandat qu'on lui a confié. Alors, il nous explique comment il a procédé.

Et encore là, on tourne les pages, il y a

des phrases, il y a des formules, il y a des tableaux, il y a des... on est capable de comprendre facilement à la lecture même du document comment l'expert en est arrivé à son... à sa conclusion, et je peux comme ça tourner les pages jusqu'à la fin. Bon.

Et regardez à quel point il y a du contenu dans ce rapport-là, on continue jusqu'aux pages 20, 21, 22, 23, regardez là, les S. curves, on les retrouve ici, page 22, encore du texte, page 23. Il y a tout ce qu'il faut au niveau du contenu d'un rapport d'expertise, c'est pas le logiciel que l'on utilise qui fait la différence.

Maintenant, autre point, c'est très intéressant la jurisprudence des tribunaux judiciaires. Il ne faut pas oublier une chose c'est que devant la Régie, bien, on ne se contente pas de déposer un document comme rapport d'expert puis après ça, on s'en vient en audience. Il y a tout un processus de demandes de renseignements écrites qui existe et dans ce dossier-ci, bien, ce processus-là a suivi son cours et c'est ça... et c'est comme ça dans tous les dossiers devant la Régie. Bien, en tout cas, tous les dossiers dans lesquels j'ai travaillé depuis toutes ces années lorsqu'un

rapport d'expertise est produit, bien la Régie et certains intervenants posent des questions écrites sur le contenu de ce rapport-là et des questions... les réponses sont formulées, elles font partie de la preuve. Eh! Oui, elles viennent compléter les rapports d'expertise dans tous les dossiers. Il n'y a rien de controversé dans ça et c'est vrai aussi ici dans ce dossier-ci.

Je vais prendre deux exemples. Réponse à la demande de renseignements numéro 1 de la Régie, alors, la Régie a posé plusieurs questions sur le contenu du rapport d'expertise, donc, page 26 de 42, alors, on a les réponses détaillées de E-3. C'est facile à identifier, ce sont les réponses qui sont en anglais dans les... dans les documents .

Alors, demande 11.1, bien, vous avez ici tout le contenu, tout le contenu des réponses, c'est là. Ça complète les documents dans tous les dossiers, pas juste ici. Et ça continue, donc, pages 26, 27, 28, 29, 30, 31 jusqu'à 32, vous avez encore des pages de réponses aux demandes de renseignements. Et c'est la même chose, je prends un deuxième exemple, pour la demande de renseignements des clients de mon confrère, de l'AQCIE-CIFQ, qui a posé des questions. Alors,

c'est la pièce HQD-2, document 3, page 41. Alors là, vous voyez encore une fois des réponses, pages 41, 42, 43, réponses détaillées avec des tableaux, avec des... des faits, des résumés d'études, de la contribution technique et économique à toutes les questions qui ont été posées. Mais c'est comme ça dans tous les dossiers.

(10 h 25)

Je prends, par exemple, au dossier du MRI de HDQ pour lequel j'ai... j'ai représenté le Distributeur dans les deux phases, mais c'était comme ça. Il y avait un rapport d'expertise d'une vingtaine, trentaine de pages complété par une longue série de demandes de renseignements et également par une présentation Powerpoint le jour de l'audience. C'est usuel. Vous avez ça dans tous vos dossiers. La seule chose qui est différente ici, c'est qu'on a utilisé Microsoft Powerpoint plutôt que Microsoft Word. Bien franchement, si c'était uniquement une formation générale sur Powerpoint avec juste des puces, je veux bien là, mais ce n'est pas du tout ça. Je vous en ai fait la démonstration tantôt. Je pense que la lecture même du document règle le cas.

Finalement, quant à l'auteur du rapport.

Monsieur Horii, a bien indiqué quel était son rôle dans ce dossier-là et c'est de pratique courante que la personne qui a supervisé les travaux soit témoin ici devant la Régie. Par exemple, du côté d'Hydro-Québec, bien vous avez souvent, selon les activités, un directeur qui vient expliquer qu'il a supervisé le travail de préparation de la preuve, mais évidemment, il y a toute une équipe derrière lui ou elle qui a travaillé, qui a contribué. C'est pratique courante, c'est normal et ces documents-là, bien sont introduits en preuve, sans problèmes et comment on vérifie la crédibilité, bien c'est en posant des questions aux différents témoins, puis ils fournissent des réponses, puis ça peut arriver qu'ils ne sont pas capables, puis là on prend des engagements. Alors, tout ça là, on fait beaucoup de sparages ce matin du côté de mes confrères, mais tout ça est de pratique courante.

Bon. Maintenant, c'est vrai que sur le document lui-même, le nom de monsieur Horii n'apparaît pas. L'explication a été donnée. L'explication est claire. L'explication est convaincante. Ce n'est pas parce qu'il n'avait jamais vu le document. C'est parce qu'il n'était pas présent lors de la présentation et il a quand

même expliqué que c'est lui qui avait tout revu. Il a d'ailleurs dit qu'il avait lu un certain nombre d'études, douze (12) études sur ceci, quinze (15) études sur cela.

Non, il n'a peut-être pas lu la Loi sur la Régie de l'énergie, mais on ne demande pas au témoin expert de venir nous expliquer son interprétation de la loi. Ça c'est une question de droit. D'ailleurs, vous avez interpellé les procureurs pour vous faire des représentations sur comment la nouvelle disposition de la Loi qui a été adoptée en juin deux mille dix-huit (2018) s'insérait dans l'ensemble des autres dispositions de la Loi.

Alors, ce n'est pas le mandat qu'on a confié à monsieur Horii et à la firme E3. C'est vraiment de calculer l'effet induit et sur calculer l'effet induit, le rapport est là. Il contient tous les éléments requis. Ce rapport-là a été questionné.

Maintenant, les attentes de la Régie, bien encore là, on me dira qu'est-ce qu'on trouve qui manque au niveau de la participation de monsieur Horii dans ça. Ça parle surtout d'indépendance et vous avez de toute évidence un témoin qui est

indépendant, qui fait part de son point de vue de façon productive à la Régie pour l'alimenter dans ses délibérations.

Alors quelques mots, en réplique à ce qu'on a entendu tantôt, alors, c'est très bien qu'on vous cite de la jurisprudence des tribunaux judiciaires, comme je l'ai mentionné. Bien vous noterez les années. Quatre-vingt-dix (1990), quatre-vingt-onze (1991), quatre-vingt-dix-huit (1998). Bon, je vous laisse apprécier la valeur de ça aujourd'hui, mais une chose est sûre, c'est que ces décisions-là ne sont pas rendues dans un contexte qui est celui des travaux de la Régie avec les demandes de renseignements écrites. Ça c'est certain que non.

Bon, maintenant, mon confrère s'est indigné du fait que le rapport était antérieur à la date du dépôt. Je ne comprends pas cette indignation-là. Le Distributeur a contacté la firme E3 pour obtenir une évaluation d'experts de l'effet induit en deux mille dix-sept (2017) et puis il y a eu un rapport rendu en février deux mille dix-huit (2018) et c'est un élément de preuve qui est déposé au soutien de la demande du Distributeur dans le présent dossier. Quel est le problème? Moi je n'en vois pas. J'ai beau chercher, je n'en vois pas.

C'est permis de faire ça. Ça respecte toutes les règles procédurales. Alors, je ne comprends pas pourquoi mon confrère vient nous dire qu'il a jamais vu ça en vingt-deux (22) ans.

À titre d'exemple, il arrive souvent qu'on dépose des dossiers avec des rapports d'expertise déjà inclus et en quoi est-ce que ça sort de l'ordinaire? En quoi est-ce que ça contrevient à une quelconque règle? En quoi est-ce que ça contrevient au règlement sur la procédure de la Régie, aux attentes de la Régie sur les témoins experts? Je ne le vois pas. Je pense que c'est un argument qui ne fait aucun sens.

(10 h 30)

Alors, mon confrère a mentionné le rapport ne fait pas de monsieur Horii un expert. C'est une très drôle de façon de s’exprimer là.

Monsieur Horri, comme je l’ai dit tantôt, de par son CV, de part son témoignage ce matin, apparaît clairement comme un expert du domaine qui nous intéresse aujourd’hui, à savoir calculer un effet induit en matière d’électrification des transports. Je pense que la revue de littérature, sa connaissance, toutes les démarches qui ont été faites par sa firme sous sa supervision, il est...

il est ici ce matin pour en témoigner, il témoigne bien du fait que c'est un expert mais c'est pas un rapport qui rend une personne experte là. On dit : « Le rapport ne fait pas de monsieur Horri un expert », on ne va pas juger de son... de son CV à la lumière juste du rapport .

Cela dit, cela dit, même quand on regarde le rapport, bien, on voit de toute évidence que ça a été rédigé par une personne qui est experte dans le domaine.

Alors, il y a eu des exagérations là, on a dit de monsieur... je ne sais plus si c'est de monsieur Horri ou de monsieur Garnett, qu'il n'était pas là quand le rapport a été rédigé. C'est faux et c'est les questions qui ont été... les réponses qui ont été formulées aux questions de mon confrère à l'effet qu'au contraire, monsieur Garnett, il est ici aujourd'hui, il a contribué de façon active au dossier, il est arrivé en octobre, il a commencé à travailler en novembre mais le rapport a été déposé en février, monsieur Horri a répété quel était son rôle, il l'a indiqué lui-même, donc, de caricaturer cette participation-là comme étant : bien, il n'était pas là quand le rapport a été rédigé. Bien, c'est

exact... c'est inexact et ça... ça... je trouve que ça manque de respect pour le travail des personnes qui sont ici devant vous et qui sont prêtes à répondre aux questions.

Alors, pour toutes ces raisons, je vais réitérer ma demande de reconnaissance du statut d'expert. Je pense que vous avez tout en main pour reconnaître monsieur Horri à titre d'expert pour la qualification que nous avons demandée.

LA PRÉSIDENTE :

Juste une petite seconde, Maître Tremblay.

Me NICOLAS ROY :

Oui, bonjour. Peut-être que...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bonjour.

Me NICOLAS ROY :

On aurait peut-être des précisions de votre part sur l'aspect d'expertise dans ce dossier par rapport peut-être à l'expertise globale de monsieur Horri qu'il nous a présentée, c'est sur les effets induits, c'est ça qu'est l'aspect d'expertise qui nous est présenté par votre consultant?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien, en fait, je vais le dire comme ça, le... le mandat que Hydro-Québec lui a confié c'est de

calculer l'effet induit, ça apparaît clairement, je pense, de l'ensemble de la documentation.

Maintenant, on s'est adressé pour confier ce mandat-là à un expert dans le domaine. Alors, c'est quelqu'un qui... son CV le mentionne, qui travaille dans le domaine... les nouveaux domaines énergétiques, les... les D.E.R., les « Distributed Energy Resources », il a fait là-dedans, il connaît également beaucoup l'électrification des transports dans notamment des récents dossiers qu'il a mentionnés, hein, il a déjà témoigné devant un organisme semblable à la Régie dans une autre juridiction.

Donc, le mandat confié est bien circonscrit, je le dirais comme ça, calculer l'effet induit, puis c'est ce que le rapport dit. Maintenant, la personne à qui on s'est adressé est une personne experte qui... qui détient les compétences, l'expérience, l'expertise pour être capable de présenter un rapport d'expertise à la Régie sur le calcul de l'effet induit qui n'est pas, évidemment, qu'une formule mathématique mais qui tient compte de la l'ensemble du contexte de l'électrification des transports et sur ce point-là, je pense que le CV de monsieur Horri est

parlant.

Me NICOLAS ROY :

Peut-être en complément de question. Le calcul d'un effet induit, si j'ai bien compris les propos de monsieur Horri, c'est quelque chose qui se fait mathématiquement, c'est une compétence transversale plutôt que simplement attachée à un segment qui est le transport des véhicules, est-ce que j'ai bien compris?

(10 h 35)

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien, écoutez, moi... moi, ce que j'en comprends pour avoir travaillé dans ce dossier-ci, c'est que c'est pas... c'est généralement pas le calcul lui-même qui nous intéresse particulièrement, je pense que plusieurs personnes peuvent faire un calcul, c'est de présenter un calcul sur la base des meilleurs hypothèses possibles qui représente bien l'état des connaissances dans un domaine, hein.

Alors, c'est... c'est... quand on fait une analyse économique ou financière devant la Régie, la formule, tout le monde la connaît, hein, actualiser des flux monétaires, il y a beaucoup de personnes qui sont capables de faire ça, mais c'est

pas ça ici qui est le coeur de l'expertise. C'est vraiment calculer un effet induit, mais qui va être utile là, sur la base de la littérature, sur la base de l'expérience, sur la base des connaissances du marché, sur la base de l'expertise de monsieur Horii en planification des services publics, en utilisation efficace des ressources.

Donc, ça prend tout ça, c'est ce que nous vous soumettons, pour produire... et en électrification des transports, pardon, et ça prend tout ça pour vous produire une analyse de l'effet induit qui va vous être utile dans vos travaux ici concernant le projet du Distributeur.

J'ajouterais même que le rapport, l'effet induit tel que calculé, tel que déterminé par monsieur Horii, bien ça a été un intrant dans la preuve qui a été présentée par le Distributeur. Ça, c'est un intrant dans le reste du modèle qui a été présenté en preuve. Donc, c'est tout à fait normal que ça ait eu lieu d'ailleurs antérieurement au dépôt du reste de la preuve.

Ça a servi au Distributeur pour préparer le reste de sa preuve. Mais, on est transparent, on présente ici devant vous l'expert qui a supervisé les travaux pour déterminer ce calcul de l'effet

induit.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Tremblay, j'aurais une petite question pour vous. Vous avez mentionné, en fait, que la présentation de E3 portait sur le calcul de l'effet induit en matière de transport. Hein! C'est précis, ça porte spécifiquement sur ce point-là.

D'un autre côté, je regarde la reconnaissance ou la qualification d'expert que vous demandez qui est quand même assez large, hein, expert en planification des services publics, en évaluation de l'utilisation efficace des ressources et en électrification des transports. Il me semble que la qualification que vous demandez en lien avec le rapport, elle est très large. Est-ce qu'une qualification plus pointue ne pourrait pas être plus en lien avec la présentation qui est déposée?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien, en fait, la raison pour laquelle on a présenté une qualification effectivement multifacettes là, c'est que ça prend toutes ces expériences-là, ces expertises-là pour produire un rapport sur l'effet induit de la qualité qu'on vous a fourni.

Maintenant, je comprends bien votre

demande. Laissez-moi, je vous suggérerais de me laisser quelques minutes pour discuter avec l'équipe, mais je pense qu'on est capable de vous suggérer peut-être une formule simplifiée là, mais qui tournerait peut-être autour de l'effet induit, mais ça vous explique d'où on vient, pourquoi est-ce qu'on a demandé cette expertise-là.

À mon avis, le CV de monsieur Horii supporte tout ça, mais laissez-moi vous revenir, si vous le voulez bien, avec une proposition alternative.

LA PRÉSIDENTE:

Parfait. Merci. Alors...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Donc, est-ce qu'on...

LA PRÉSIDENTE:

Oui. Bien...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Si vous me laissez une pause de cinq minutes peut-être après la présentation de mon collègue là. Moi, ça m'est égal.

LA PRÉSIDENTE:

Maître Turmel, voulez-vous répliquer tout de suite ou vous préférez attendre?

Me ANDRÉ TURMEL :

Non, je préfère attendre parce que je m'oppose, j'ai hâte de voir comment il va être qualifié puis, deux...

LA PRÉSIDENTE:

O.K.

Me ANDRÉ TURMEL :

... je ferai ma réplique tout dans un, comme ça, on aura un forfait.

LA PRÉSIDENTE:

Donc, on prend une pause de cinq minutes?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui.

LA PRÉSIDENTE:

O.K. Parfait. Merci. O.K. Dix (10) minutes.

SUSPENSION

LA PRÉSIDENTE:

Maître Tremblay.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Alors, je pense que vous ne serez pas déçue, mais il y a encore plusieurs mots, je le dis tout de suite là pour pas créer de mauvaises surprises à mon confrère. On va passer donc de trois items dans l'expertise à une seule. Évidemment, ça a été fait avec la collaboration de monsieur Horii là, donc je

vais le dire en anglais en premier et en français en deuxième, mais c'est juste par respect pour la démarche qu'on a suivi, alors...

Ce que nous... la version B là, si on peut dire, du statut d'expert qui nous conviendrait serait ceci, alors :

> Technology adoption forecasting as applied to electrification of transportation

et en français, donc :

> En prévision d'adoption de technologie appliquée à l'électrification des transports

donc

> Prévision d'adoption de technologie appliquée...

« appliquée » « e », donc c'est la prévision

> ... à l'électrification des transports

(10 h 55)

Alors, c'est en lien avec ce que monsieur Horii a mentionné dans son témoignage. Il a mentionné l'effet induit. Bon. C'est une question. Il a mentionné beaucoup « forecasting ». Il a eu plusieurs mandats dans ce domaine-là. On se rappelle que l'électrification des transports

demeure un champ d'expertise relativement nouveau.

Et dans ce cas-ci, bien, vous avez non pas un expert parmi tant d'autres, vous avez un des rares experts qui existent en Amérique du Nord sur la question qui travaille dans la juridiction phare qu'est la Californie en matière d'électrification des transports.

Alors, je pense qu'avec cette qualification demandée pour le statut d'expert, qui est beaucoup plus ciblé mais qui, néanmoins, rend justice au travail de monsieur Horii et de son équipe, nous, ça nous permettrait d'aller de l'avant avec la preuve. J'en ai terminé.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Tremblay. Maître Turmel?

RÉPLIQUE PAR Me ANDRÉ TURMEL :

Brève réplique, Madame la Présidente. Peut-être dans un premier temps, on va prendre le cahier d'autorités, on va regarder rapidement les attentes. C'est l'onglet 3 du cahier d'autorités que nous avons remis ce matin, que ma collègue vous a remis. Simplement pour rappeler que l'intitulé de ces attentes, c'est des attentes relatives au rôle des témoins experts. Et je vous lirai que deux sections le « rôle du témoin expert », la section D

et la section E « admissibilité (recevabilité) ».

D, rôle du témoin expert. Est-ce que vous l'avez, Madame la Présidente? Excusez-moi! C'est dans le cahier d'autorités qu'on a remis ce matin, à l'onglet 3, la page 2. Vous savez, donc la Régie a depuis longtemps déposé donc ses attentes à l'égard du rôle des témoins experts. Et regardons la section D, le rôle du témoin expert.

> Le rôle du témoin expert est d'éclairer la Régie et de l'aider à évaluer la preuve qui relève de l'expertise que la Régie lui reconnaît. Il doit ainsi présenter à la Régie une position indépendante et objective susceptible de l'aider à rendre la meilleure décision.

E, admissibilité. Vous devez juger de l'admissibilité ou de la recevabilité.

> Pour être admissible (recevable), la preuve d'expert doit être pertinente, nécessaire et apportée par une personne qui se voit reconnaître le statut de témoin expert. La Régie évalue notamment la nécessité d'une expertise en tenant compte de

l'intérêt du participant.

Deux choses. Nulle part on dit, le rôle du témoin expert et de son ami l'analyste. Au sens où ce n'est pas le témoin expert et un analyste qui vient l'aider. On est bien conscient, et là maître Tremblay vous a amené sur une piste dangereuse parce que, oui, quand les experts viennent témoigner à la Régie depuis vingt (20) ans, on sait bien qu'ils ont certainement des analystes qui font des chiffres à la maison. Mais je ne me souviens pas d'avoir vu des experts avec leur analyste à côté témoigner. Le témoin expert, celui qui doit vendre, entre guillemets, son rapport ou défendre son rapport, c'est un individu, une personne et non pas une personne plus un analyste qui vient d'être embauché il n'y a pas longtemps puis qui, manifestement, donne de l'information.

Alors, si vous acceptez ce qu'on vous demande aujourd'hui, ça va avoir des impacts sur les autres dossiers parce que le témoin expert plus son analyste, ce n'est pas ça que vous souhaitez, ce n'est pas ça que vous avez souhaité, et ce n'est pas ça que le Code de procédure civile nous dit.

Le Code de procédure civile, puis je ne veux pas le relire, simplement ma consoeur vous a

dit... on parle toujours... On dit, le rapport de l'expert... 293 du C.P.C. Je suis à mon argumentaire 14.

> Le rapport de l'expert tient lieu de son témoignage. Pour être recevable, il doit avoir été communiqué aux parties et versé au dossier dans les délais prescrits [...].

Rappelons que, aussi, on ne l'a pas encore mentionné, le tout a été produit de manière - comment dire- la demande de reconnaissance a été faite de manière tardive. Et mon confrère tout à l'heure disait, oui, mais regardez, il n'y a pas de souci, ils ont répondu... les intervenants, la Régie a posé des questions dans le dossier, ils ont répondu. À ce moment-là, on ne savait pas qui était l'expert. On ne savait pas s'il y avait une demande d'expertise. À ce moment-là, au mois de... plus tôt cet automne, quand on a tous fait nos demandes d'intervention, on n'avait pas d'expert au dossier. On avait un PowerPoint déposé.

(11 h 00)

Alors, avoir su, nous, peut-être qu'à ce moment il y avait un expert, peut-être que des intervenants auraient réclamé le droit d'embaucher

un expert. Alors, ça, c'est une autre dérogation aux principes usuels qui a été complètement bafouée ici. Donc on va ici dans ce dossier-ci, à l'encontre du Code de procédure civile, qu'on vient d'adopter, qui est clair, on va à l'encontre des attentes qui parlent d'une personne et qui met en jeu la recevabilité du rapport d'experts. Là on tente de nous dire à l'égard de la nouvelle dénomination, processus d'adaptation en technologie appliqué à véhicule électrique, l'expert, monsieur Horii, a un dossier dans lequel il a une expertise en matière d'électricité, de véhicules électriques.

Enfin, la question qui se pose, deux choses. Pourquoi il n'a même pas amendé le rapport pour mettre son nom. Je suis sidéré encore aujourd'hui que le rapport ne porte pas son nom. Et aujourd'hui ça n'a même pas été amendé au moment où on se parle. Peut-être qu'il aurait pu dire : « Oui, on l'a produit six mois avant la demande, mais on va ajouter... Mon nom a été oublié. » Pourquoi son nom n'est pas là. On n'a pas eu aucune explication, parce qu'il n'était pas à la conférence téléphonique. C'est un peu étonnant.

Encore là, on va à l'encontre du Code de procédure civile, des attentes de la Régie et je

pense que pour toutes ces raisons, monsieur Horii n'est pas un expert dans ce qu'il recherche, même avec ce qui a été dit. Ce n'est pas parce qu'il connaît l'effet induit pour en avoir fait un peu, qu'on met à côté de lui un jeune analyste qui lit sur la chose depuis deux ans et qui a travaillé un peu dans le domaine, oui.

Alors, la somme de monsieur Horii et de monsieur Garnett ne faut pas un témoin expert. Je vous le dis bien simplement, donc, il n'est pas expert personnellement en la matière. De 1).

Et quant au rapport, écoutez, le rapport ne rencontre aucun des critères que la Régie elle-même a autorisé et je vous demande de rejeter le rapport.

De manière subsidiaire, si jamais vous jugez qu'il y a de l'information qui peut être utile, parce qu'on a un jeune analyste qui donne... un analyste, pardon, plus récent à l'emploi qui apporte de l'information, dans tous les cas, le rapport ne sera que de l'analyse, au même titre que les autres analystes au dossier. Mais le reconnaître comme témoin expert, je vous le rappelle, pour nous, pour l'AQCIE-FCEI ça doit être rejeté. Je vous remercie.

Me NICOLAS ROY :

Maître Turmel. Encore tout simplement une question de précisions.

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

Me NICOLAS ROY :

Vous demandez à la fois le rejet du rapport d'expert comme étant un rapport?

Me ANDRÉ TURMEL :

Parce qu'il est recevable, oui.

Me NICOLAS ROY :

Et aussi la non-reconnaissance d'expert de monsieur Horii.

Me ANDRÉ TURMEL :

Tout à fait. Les deux. Et de manière subsidiaire, si vous jugez que monsieur Horii n'a pas la qualité d'expert et que par ailleurs vous jugez irrecevable comme rapport d'expertise le rapport, mais que vous décidez de prendre le rapport pour ce qu'il est, des faits, donc, ça devient une preuve « ordinaire » et donc, la force probante devrait être moindre, parce que cette fois-ci, ce n'est pas l'opinion qu'on recherche, mais c'est les faits au dossier. Donc, je vous offre un « à deux volets ». Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

Bon. Écoutez, ce qu'on va faire, c'est qu'on va vous entendre sous réserve. On va rendre une décision plus tard quant à la qualification.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Très bien, merci. On est prêts à procéder.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Allons-y.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Alors, je vais demander au représentant d'Hydro-Québec de procéder avec la présentation qui est affichée à l'écran, pièce HQD-0003, document 1.

(11 h 05)

Mme STÉPHANIE CARON :

Madame la présidente, Messieurs les régisseurs, le Distributeur va amorcer son témoignage avec une présentation qui, comme vous nous en avez donné l'instruction, ne sera pas une reprise de l'entièreté de notre preuve, mais qui se concentre sur les aspect de notre preuve qui ont suscité le plus de questionnement. Je laisse la parole à ma collègue, madame France Lampron pour la suite.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Alors, bonjour à nouveau. Tout d’abord, je vais commencer par quelques éléments de contexte pour le

projet.

Alors, le projet qu'on a déposé, le dossier qu'on a déposé s'inscrit dans une volonté qui a été clairement exprimée par le gouvernement du Québec de favoriser l'électrification des transports et cette volonté-là s'est traduite par des cibles de véhicules électriques sur les routes du Québec. Donc, on a... on parle d'une cible de cent mille (100 000) véhicules électriques à l'horizon vingt-vingt (2020), trois cent mille (300 000) en vingt-six (2026), et un million (1 M) en vingt-trente (2030), et c'est dans la foulée de cette volonté-là qu'il y a eu adoption de la loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques qui a été adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale le quinze (15) juin dernier. Et d'ailleurs, le gouvernement a appuyé à nouveau cette volonté-là dans son budget en mars dernier où il maintient son appui aux subventions à l'achat des véhicules électriques.

Alors, lorsqu'on regarde la littérature sur le sujet, l'électrification des transports et l'adoption des véhicules électriques, on se rend compte qu'il y a un consensus parmi les experts et

ce consensus-là c'est au sujet de la présence d'un réseau de bornes de recharge rapide. Donc, il s'agit vraiment d'un pilier qui est essentiel pour qu'il y ait une adoption rapide de ces véhicules-là.

Le projet qu'on a... qu'on a déposé est un projet solide et c'est un projet également évolutif qui va prendre en considération l'évolution de la technologie tant au niveau des bornes qu'au niveau des véhicules.

Donc, on l'a répété à plusieurs reprises depuis le début de la journée, l'industrie du véhicule électrique n'est pas une industrie mature, donc, il y a énormément d'évolution qui va suivre au cours des prochaines années et on a l'intention de s'adapter dans nos... dans notre modèle.

Le projet qu'on a déposé c'est un projet autofinancé qui suit la logique que plus il y aura de bornes, plus il y aura d'adoption de véhicules électriques qui vont se recharger un peu partout, ce qui va créer davantage de ventes d'électricité qui vont permettre à financer un plus grand déploiement. Donc, c'est un projet qui n'a pas d'impact sur les tarifs d'électricité.

Je passe à la planche suivante. L'effet

induit, le fameux effet induit dont on a abondamment parlé, c'est un des éléments clé dans le projet qu'on a déposé et c'est la présence... on pourrait le décrire par : la présence d'une infrastructure de recharge rapide va rassurer les consommateurs qui vont acheter des véhicules électriques, ce qui va résulter en plus de ventes d'électricité. C'est un principe qui est généralement reconnu par l'industrie et c'est la raison pour laquelle, on est allé chercher une firme d'experts pour mesurer ce principe-là.

On est allé en Californie, c'est pas un hasard, c'est la juridiction qui est la plus avancée en Amérique du Nord en matière d'adoption de véhicules électriques et donc c'est la raison pour laquelle on est allé chercher E3 qui a fait un balisage mondial sur ce qui se passe en matière de mobilité électrique à travers le monde.

Si on regarde maintenant un peu plus près de nous, en mars dernier, donc, un sondage qui a été publié le quatorze (14) mars deux mille dix-neuf (2019), c'est un sondage qui a été fait par la firme Abacus Data pour le compte de Clean Energy Canada et le sondage portait sur les principaux facteurs qui influencent la décision

d'achat d'un véhicule électrique. Alors, c'est intéressant de noter que les deux premiers facteurs sont un, le nombre de bornes publiques, et deux, la rapidité de la recharge. Alors, encore une fois, un sondage qui vient confirmer notre effet induit.

Un autre cas, qui est une démonstration concrète, c'est le cas de Tesla et l'effet induit est clairement illustré par la stratégie commerciale de ce constructeur. Donc, Tesla a choisi de mettre en place une infrastructure de recharge rapide qui est déficitaire, qui n'est pas rentable, pour supporter la vente de ses véhicules électriques et c'est clairement un cas où ça fonctionne très bien parce que quand on regarde le réseau de Tesla, on voit que c'est un réseau qui est complet d'un bout à l'autre des juridictions dans lesquelles le constructeur est présent. C'est ce qui rassure les... les acheteurs qui... qui font l'achat d'un véhicule Tesla. Alors, Tesla semble croire à l'effet induit même si c'est non rentable. (11 h 10)

Un autre encore plus près de chez nous c'est le cas du circuit électrique, donc, ce sont des opérations qu'on mène depuis deux mille douze (2012) et on a déployé des bornes de recharge

rapide depuis deux mille quatorze (2014). Et on voit que depuis ce même deux mille quatorze (2014), il y a eu une croissance soutenue des ventes de véhicules électriques au Québec. Et on constate même que près de la moitié des véhicules électriques du pays sont au Québec, alors qu'on compte seulement pour vingt-trois pour cent (23 %) de la population. Donc, voilà! Je vais maintenant céder la parole à mon collègue Michaël.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Alors, pas beaucoup de mots sur cet acétate. Par contre, plusieurs éléments à partager avec vous. Donc, le ratio du nombre de véhicules tout électrique par borne de recharge rapide est le facteur qui permet de déterminer le nombre de bornes à déployer annuellement. Ce ratio a fait l'objet de beaucoup d'intérêts et de questionnements, surtout si l'on tente de comparer en tout point ce que l'on retrouve dans la littérature.

Il est important de préciser que le ratio utilisé pour le Distributeur ne concerne que les véhicules tout électrique et ne porte que sur les bornes de recharge rapide. Il ne prend en compte que les bornes publiques permettant une recharge

universelle. Ce qui tend à dire que les bornes Tesla n'ont pas été considérées dans ce ratio puisqu'elles sont à l'usage exclusif de la marque.

Ce que l'on retrouve dans la littérature, c'est un peu un mélange de différentes choses et ce qui rend un peu l'exercice de comparaison difficile, c'est que parfois on va considérer le nombre de connecteurs aux bornes plutôt que la borne elle-même.

En Amérique du Nord, vous avez deux connecteurs par borne qui sont deux standards distincts. En Europe, vous pouvez avoir jusqu'à trois connecteurs. Il est important de préciser que quand bien même il y aurait trois connecteurs, il ne permet la recharge que d'un véhicule à la fois.

Le ratio peut également être le résultat d'un mélange de tout type de véhicule confondu, véhicule électrique et véhicule hybride. Et finalement, certains ratios vont prendre en compte tous les types de bornes, qu'elles soient rapides ou qu'elles soient dites classiques de niveau 2 ou encore mélanger les bornes publiques et les bornes privées.

Le ratio du Distributeur, comme vous le voyez à l'écran, établit deux cent trente-deux

(232) véhicules tout électrique par borne de recharge rapide à l'horizon deux mille vingt-sept (2027).

Pour illustrer ce que je dis précédemment et un peu essayer de faire une comparaison de chiffres, si nous avons, comme vous le voyez à l'écran, un ratio de un pour douze (12) dans l'échelle du temps, donc un pour douze (12) en deux mille dix-huit (2018). Cent douze (112), oui, excusez-moi. Donc, si nous avons un ratio de un pour cent douze (112) en deux mille dix-huit (2018), nous aurions un ratio de un pour cinquante-six (56) si l'on considérait les connecteurs plutôt que la borne.

Si l'on prenait en compte le nombre de véhicules qu'il y avait sur les routes à la fin deux mille dix-huit (2018) et le nombre de bornes publiques mises en service au trente et un (31) décembre deux mille dix-huit (2018), ce ratio passerait à un pour seize (16). Donc, les éléments qui ont été pris en compte par le Distributeur pour établir son ratio sont les suivants.

Le Distributeur a pris en compte le nombre de véhicules sur les routes à la fin de l'année, en fait, le nombre de véhicules actuellement sur les

routes, le nombre de bornes mises en service, le ratio actuel comme critère de base, la projection à venir du nombre de véhicules basé sur les estimations des firmes les plus sérieuses et les plus reconnues au niveau mondial, l'annonce des constructions automobiles, mais il a également été considéré la volonté de ne pas mettre de pression sur les tarifs d'électricité.

Comme vous pouvez le voir sur l'échelle du temps, ce ratio sera progressif et s'adaptera à la croissance réelle du nombre de véhicules sur les routes du Québec. Le ratio est maintenu volontairement bas les premières années afin de permettre de couvrir un territoire étendu, le territoire du Québec, quand bien même le nombre de véhicules tout électrique est actuellement encore faible. Mais, il est également maintenu bas afin d'être un outil de promotion pertinent pour palier à la peur de la panne et ainsi favoriser l'électrification des transports et la vente des véhicules.

Prochaine « slide ». Donc, le ratio du nombre de véhicules tout électrique par borne de recharge rapide est un... en fait, un équilibre entre l'offre et la demande. L'offre, en fait, se

caractérise par le nombre de bornes en service. La demande quant à elle est bien maîtrisée par le circuit électrique, elle s'appuie sur trois points essentiels, donc le nombre de véhicules sur les routes pouvant être des clients potentiels de l'infrastructure de recharge, le minimum de bornes à mettre en service pour couvrir le territoire en tenant compte de la distance entre chacune des bornes et de l'autonomie moyenne des véhicules en circulation et finalement l'élément peut-être le plus important est l'achalandage réel sur les bornes et les éventuelles files d'attente.

(11 h 15)

Il est clair que le ratio ne peut pas être linéaire, s'il sera différent en Gaspésie ou à Montréal. Il faut tenir compte des heures réelles d'utilisation aux bornes et c'est pourquoi nous avons dans ce projet différents types de configuration de stations de recharge, parfois simple, parfois double, parfois quadruple. Cette configuration permet un ajustement en temps réel et permettra d'éliminer les fils d'attente et de préserver l'expérience utilisateur.

Comme expliqué précédemment, il est délicat de vouloir comparer les ratios entre pays. Il faut

tenir compte des cas réels propres à chaque région ou à chaque pays. Il faut donc impérativement tenir compte de la superficie du territoire et de l'infrastructure routière, de la réalité météorologique, de la nature des déplacements, de la concentration des habitations qu'elle soit urbaine ou rurale, qu'elle donne ou non accès à la recharge à domicile. Et finalement, il faut tenir compte également des modèles disponibles dans chaque pays qu'ils puissent permettre ou non la compatibilité avec la recharge rapide.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Un autre élément qui a suscité beaucoup d'intérêt dans notre dossier est la distance parcouru par les véhicules électriques. Ici, j'invite à la prudence parce qu'on voit qu'il y a clairement une différence entre la distance parcourue annuellement par les véhicules à combustion interne et par les véhicules électriques. Et cette différence-là s'explique tout simplement par le fait que, lorsqu'on conduit à l'électricité, plus on roule, plus on économise.

Donc, ce qu'on a utilisé, c'est une hypothèse de dix-huit mille (18 000) kilomètres par année qui est basée sur une estimation qu'on juge

raisonnable de la distance moyenne parcourue annuellement par un électromobiliste. Et cette distance-là nous provient entre autres de la compagnie Tesla, donc, les... les voitures Tesla sont des voitures qui sont connectées, donc, Tesla dispose du kilométrage réel qui est effectué par ses clients et cette distance réelle-là oscille entre quinze (15) et vingt mille (20 000) kilomètres par année en moyenne.

On s'est basé également sur l'hypothèse utilisée par CAA Québec pour ces différentes analyses, alors, c'est ce qui fait qu'on s'est retrouvé avec l'hypothèse de dix-huit mille (18 000) kilomètres par année et c'est ce qui sous-tend notre modèle.

Un autre... Diapositive suivante, s'il vous plaît. Un autre élément qui est très important c'est le poids relatif des véhicules tout électrique par rapport aux véhicules hybrides rechargeables lorsqu'on parle de l'ensemble des véhicules rechargeables.

Alors, les véhicules hybrides rechargeables sont les premiers véhicules qui ont été introduits par les constructeurs pour la simple et bonne raison que ce sont des véhicules que les gens

trouvent rassurants puisqu'on a l'essence qui vient en soutien de l'électricité.

Par contre, du fait qu'il y a deux motorisations, c'est-à-dire une motorisation électrique et une motorisation à combustion interne, les coûts d'entretien et les coûts de carburant sont plus élevés, ce qui fait qu'on peut qualifier cette technologie-là de technologie de transition.

D'ailleurs, on le voit très bien partout à travers le monde, la technologie qui prend le dessus dans les ventes de véhicules électriques c'est vraiment la technologie du véhicule tout électrique. On a juste à regarder, par exemple, nos voisins du sud aux États-Unis où est-ce qu'on voit que la croissance des véhicules tout électrique est deux fois plus importante que celle des hybrides rechargeables et ça c'est basé sur des chiffres réels en deux mille dix-huit (2018).

Du côté des constructeurs, on voit également que la plupart d'entre eux proposent des modèles tout électrique et ça c'est en forte croissance au cours des prochaines années. Bien entendu, ça s'explique par le fait du prix des batteries. Encore aujourd'hui, le surcoût d'un

véhicule électrique s'explique par le coût des batteries et comme celui-ci est en forte diminution, ça permet aux constructeurs d'offrir des batteries de plus en plus grandes, de plus en plus de grande capacité, ce qui permet une autonomie de plus en plus intéressante pour les constructeurs, ce qui accroît l'intérêt pour ces modèles-là.

Ici, au Québec, on a des incitatifs financiers qui privilégient les véhicules tout électrique et on a une loi zéro émission également qui favorise ces types de modèles-là.

A titre d'exemple, j'attire votre attention sur le cas de GM qui cesse la production de sa Volt, qui est un modèle hybride rechargeable très populaire, cette production-là s'arrête cette année pour laisser la place à celle de la Bolt, qui est un véhicule tout électrique, et je pense que ça illustre bien le changement qui est en train de s'amorcer auprès des constructeurs automobiles.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Alors, pour compléter les propos de ma collègue, voici deux graphiques provenant du rapport Outlook de Bloomberg paru en mai deux mille dix-huit (2018). Alors, le graphique de gauche illustre la

projection des ventes de véhicules électriques au niveau mondial; quant au graphique de droite, il illustre la projection mondiale du parc attendu de véhicules électriques.

Ce qu'il est intéressant de constater se situe sous les deux lignes jaunes, à savoir la proportion des véhicules tout électrique en mauve en comparaison avec la croissance des véhicules hybrides en bleu.

Alors, il est intéressant également, vous le voyez, le rapport date de mai deux mille dix-huit (2018) mais il y a eu depuis de nombreuses annonces de la part des constructeurs automobiles et à titre d'exemple, Volkswagen, le plus grand constructeur mondial, a annoncé le treize (13) mars dernier non pas cinquante (50) nouveaux modèles à paraître d'ici dix (10) ans mais soixante-dix (70). Le constructeur a également déclaré qu'il n'y aurait pas de modèles hybrides pour l'Amérique du Nord.

Tesla dévoilait récemment son modèle Y, qui est un VUS, on le sait tous, c'est le modèle le plus populaire dans les ventes, et a clairement annoncé qu'il serait son plus grand vendeur loin devant son populaire modèle 3. Même Ford parle d'un

F-150 électrique l'année prochaine, en deux mille vingt (2020). Et finalement, si on regarde les immatriculations en France, pour le simple mois de mars, une étude parue, en fait, c'est un article qui est paru samedi, donc, samedi dernier, fait état de soixante-dix-neuf pour cent (79 %) des ventes pour les modèles tout électrique.

Donc, vous le voyez, tout converge pour une domination des véhicules entièrement électrique et une prochaine étude à paraître de Bloomberg, qui sera certaine sont Outlook deux mille dix-neuf (2019), devrait confirmer cet état de fait et même voir les projections à la hausse.

(11 h 25)

Prochain acétate. Donc, en conclusion,le Distributeur est d'avis que ce projet était essentiel à l'atteinte des cibles et des objectifs du gouvernement en matière d'électrification des transports. Le projet est solide et se base sur des hypothèses raisonnables et, finalement, ce projet est efficient, mais pas seulement efficient, il est adaptable et modulable et sa mise en oeuvre se fait sans exercer de pression sur les tarifs d'électricité.

Nous vous remercions pour votre attention.

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Une autre première possiblement sur ce panel, nous allons intervertir nos places juste pour le temps de la présentation de notre expert qui voudrait se rapprocher de l'ordinateur, donc... Voilà!

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Alors, la présentation de monsieur Horii a été déposé comme pièce B-0042. On s'excuse pour cet intermède, ça ne sera pas long.

Me ANDRÉ TURMEL :

Pendant qu'on, Madame la Présidente, qu'on se place, je ne pouvais pas interrompre les gens. Je fais déjà une objection sous réserve à l'égard du dépôt de la présentation qui est faite en lien avec les ajouts qui n'étaient pas dans la preuve. Je le fais maintenant, je ne voudrais pas interrompre monsieur le témoin, mais quand même je veux le faire puis, le cas échéant, on se lèvera en temps utile, mais il pourra continuer puis... Parce que, à priori là, il y a des aspects nouveaux qui n'étaient pas au rapport. Alors, on vient compléter un rapport, ce qui est différent d'une présentation d'un rapport. Voilà!

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bon. Moi, je m'oppose fermement à ce genre

d'intervention-là. C'est mal fondé à sa face même. L'expert là, vous l'avez lu des attentes de la Régie, il est là pour éclairer la Régie et il a pris compte de l'ensemble de la preuve qui a été soumise au dossier et il va donner son opinion dans le cadre de son mandat. Et ça se peut qu'il y ait des choses qui découlent de la preuve également.

Donc là, on nous enferme ici du côté de maître Turmel et je ne m'explique pas ce comportement-là. On tente de nous enfermer dans une logique de procédures civiles devant un tribunal judiciaire, comme si on était dans un lice inter partes où il y avait les droits de l'un versus les droits de l'autre. C'est complètement inapproprié au présent dossier. Il est bon que monsieur Horii... il est bon pour la réglementation, bon pour le dossier qu'il exprime son avis sur évidemment la façon dont il a calculé l'effet induit, mais également qu'il vienne expliquer certaines réponses qu'il a données aux demandes de renseignements et qu'il vienne répondre également à la preuve de certains intervenants.

C'est usuel. Tous les témoins experts font ça. Hein! Et c'est devant la Régie là. Et c'est, moi, c'est mon vécu. Dans tous les dossiers, les

témoins experts peuvent, et c'est bon, réagir à la preuve des intervenants. Alors, c'est une objection qui est faite sous réserve. C'est bien. Alors, vous avez ma réponse à cette objection-là.

Et moi, j'aimerais ça éviter que mon confrère vienne se lever à tout bout de champ pour dire « ah! Bien, il y a un nouvel élément. » C'est mal fondé ce genre d'objection-là. Et si vous voulez lui réserver la possibilité de plaider au fond, ça ne me dérange pas là-dessus. On pourra toujours compléter nos représentations. Mais, oui, ça va arriver puis c'est normal puis c'est sain, c'est la pratique régulière devant ce tribunal.

Je suis bien placé pour en parler, dans tous nos dossiers ça se déroule comme ça. Prenons l'exemple, encore une fois, des MRI. Dans leur présentation, les experts avaient réagi au rapport de l'autre partie. C'est normal. Alors, je ne comprends pas cette objection-là. Comme si maître Turmel n'était pas participant au dossier de la Régie depuis toutes ces années.

Alors, voici donc ma réponse à son objection.

Me ANDRÉ TURMEL :

Simplement pour ajouter. C'est une chose de

répondre et de tenir compte de l'évolution du dossier, mais c'est une chose de compléter sa preuve parce qu'à l'image de la preuve d'HQ, manifestement on tente d'avoir une preuve évolutive là. Un rapport d'expert qui est déposé normalement se cadre sur un... se fixe sur un cadre bien précis.

(11 h 30)

Et, oui, il peut répondre, effectivement. Il n'y a pas de problème à ce qu'il réponde, à ce qu'il réagisse à ce qui est dit. Mais, d'ajouter des éléments, puis je comprends que la ligne est fine entre les deux mais de faire évoluer son rapport c'est une chose qui est différente de réagir. Alors, tout comme dans... la preuve générale de Hydro-Québec nous dit que leur dossier est généralement évolutif c'est bien, on comprend que c'est leur stratégie mais que la preuve des experts soit elle-même évolutive, c'est pour ça que je fais une objection à ce stade-ci puis on pourra le plaider au fond certainement pour ne pas retarder les travaux, mais je veux quand même faire cette nuance-là, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Avez-vous identifié les pages précises de la

présentation?

Me ANDRÉ TURMEL :

A sa face même, la page... Écoutez, là, je ne l'ai... Attendez. Un instant. Excusez-moi. Sauf erreur 3, 4, 5, et 6, à priori m'apparaissent... J'essaie de voir le lien avec la preuve écrite et si on ne réagit pas à. C'est une chose de réagir à ce que les autres ont dit. Voilà, à priori, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

Je vois maître Sicard, vous voulez intervenir?

Me HÉLÈNE SICARD :

Avec votre permission, Madame la Présidente, Hélène Sicard, pour l'Union des consommateurs. On a pas eu la chance de vous le dire tout à l'heure, votre décision, elle est rendue sous réserve, mais c'est évident, nous, on appuie ce que vous a présenté maître Turmel et la FCEI quant à la qualification de l'expert et quant à la validité de cette preuve-là comme un témoignage d'expert.

Maintenant, monsieur Horri va témoigner, je comprends de mon confrère qu'il risque de commenter les preuves d'autres intervenants. Sur ce point-là, je vous demande de confirmer que tout son témoignage est pris sous réserve. Je ne veux pas

que s'il commente le témoignage de l'UC qu'on se retrouve avec un expert qui a contredit le témoignage écrit de madame Vivianne de Tilly qui est élaboré et bien développé alors que leur preuve ne l'était possiblement pas. Ils ont eu la chance de nous poser des questions, ce qu'ils n'ont pas fait.

Alors, je veux juste m'assurer que ce qu'il va dire est sous réserve. Et il peut parler comme analyste, il est engagé par Hydro-Québec, ça c'est la réglementation, mais que son témoignage c'est sous réserve par rapport à son statut d'expert.

Et pour ce qui est de la nouvelle preuve qu'il pourrait amener, je suis d'accord avec ce que maître Turmel vient de vous souligner. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Neuman.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les régisseurs, Dominique Neuman pour SÉ-AQLPA.

Sur ce point, nous appuyons Hydro-Québec. Devant un tribunal administratif, les règles de preuve sont souples et l'objectif du tribunal administratif est de rechercher la vérité, ce qu'il peut même faire d'office, le tribunal pourrait même

avoir engagé ses propres experts, ce qui s'est déjà fait à quelques reprises. Donc, sur la question de la possibilité du témoin d'améliorer sa preuve, il a tout à fait le droit dans la mesure où c'est fait de façon raisonnable et que si des intervenants sont pris par surprise, qu'ils sont... qu'ils disposent de remèdes qui leur permettent de réagir de façon... de façon appropriée.

Et par ailleurs, nous ne nous prononçons pas sur la qualification d'expert, mais dans tous les... dans tous les cas, le témoin a le droit de témoigner comme analyste et son rapport a le droit d'être reçu comme rapport d'analyste, y compris sa présentation de maintenant. Merci.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je vais juste réagir en un mot aux propos de mes confrères, maître Turmel et maître Sicard.

Je veux que ça soit bien noté là que ces allégations de preuve évolutive et de modification de sa preuve qui ont été entendues, moi, je m'oppose à ces qualifications. Elles sont non soutenues par quelques éléments de preuve ou d'argumentations que ce soit et vous allez être à même de voir dans le témoignage de monsieur Horri qu'il n'y a pas eu d'évolution de sa preuve et

qu'on est pas venu modifier sa position. L'effet induit qu'il a calculé c'est toujours le même effet induit qui a été utilisé dans les scénarios de HQD, il n'a pas changé.

Ça fait que là, maintenant, est-ce qu'on devrait se questionner à savoir : a-t-il le droit d'utiliser des passages d'études pour appuyer son point de vue? Franchement là, bien franchement là, c'est beaucoup de chichis procéduraux pour quelqu'un qui me semble très évident.

(11 h 35)

Alors, ce n'est pas admis, bien au contraire, de notre part qu'il y a modification ou évolution de la preuve de monsieur Horii. Sur ce, je serais prêt à laisser la parole à monsieur Horii.

LA PRÉSIDENTE :

Juste un instant. Écoutez, Maître Tremblay, on va entendre les témoins et puis on a déjà pris sous réserve, là, le statut de monsieur Horii donc on va continuer d'entendre les témoins.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien voilà, merci beaucoup. Ça, ça me satisfait pleinement. Mr. Horii, would you please start your presentation.

Mr. BRIAN HORII:

Thank you, and thank you Commissioners. So, as you know, Hydro-Quebec's financial model compares revenues from residential charging to the cost of building and operating its proposed fast charging network. Now, as part of this analysis, E3's role, our role was to look at how much additional home charging load can be attributed to Hydro-Quebec's proposed network.

I believe that the qualitative foundation for this encouragement of EV adoption due to a fast-charging network is very clear. The widespread availability of a fast-charging network is a necessary precondition for rapid electric vehicle adoption and the DCFC network build-out in advance of electric vehicle adoption would stimulate the demand for those electric vehicles.

Now, to quantify this effect, E3 basically had to address three questions. The first is: how much EV adoption would occur in Quebec without Hydro-Quebec's proposed system. And so, we called that the reference case. So that's the case without the fast build-out of the infrastructure.

The second question then is: how much would the rate of EV adoption in Quebec increase due to

the Hydro-Quebec program, and that's basically the difference between our forecast of what adoption levels we would expect with the Hydro-Quebec programme compared to the reference case. So, the difference between those two cases and electricity sales difference in those two cases, that's what determines the induced effect.

And finally, we look at how many fast chargers would actually be needed for a given number of electric vehicles in Quebec and we use that to sort of verify the reasonableness of our assumptions by comparing it to the literature.

Now again, the basic qualitative foundation, we feel it is very strong. An extensive DCFC network is a critical enabling condition to achieve sustained increased EV sales growth and we think about something like travel corridors. You really need a sufficient fast charging network in order to remove that range anxiety.

If you had a slow-charging network, for example, L2 charges, you're only looking at about twenty-five (25) miles of travelling range added per hour of charing and we just don't see that as a credible means of removing range anxiety for people

for whom that electric vehicle would be their only car.

You think about within cities and towns. To support a large number of people that don't have access to home charing, again, a slow-charging network, maybe one vehicle would be able to charge that evening but no one is going to go park their car and then come back six hours later and move it so that someone else could charge their car.

It's a very limiting process and it's not like you would have with a fast-charging network where someone could just stop on their way home, spend fifteen (15), twenty (20) minutes, you know, get a good charge on the car and then continue their journey back home. And we really see the absence of a fast-charging network to real barriers to increase in the address of the market for electric vehicles.

I also think the build-out of the fast-charging network must lead rather than lag EV adoption or to stimulate those additional EV sales and to speed up the adoptions. Quebec has sort of established these quite aggressive targets for electric vehicle growth and we think that you need that DCFC network there to help put Hydro-Quebec on

that rapid path of adoption.

(11 h 40)

We think DCFC will complement other programs, for example rebates, by improving acceptance of electric vehicles among customers and I want to note that in a lot of ways Québec has already made what I call a down payment on this with the *circuit électrique* work. We've already sort of started a build-out of the fast charging network but without continued sort of investment in expansion of that fast charging network, continued fast EV adoption really is uncertain your going into the future. Now to our analysis what I'm trying to show here is a simple sort of graphical representation of what we've done.

So you'll see on the left, we have our two scenarios, our Hydro-Québec scenario and our reference case scenario and the little S curved graphic there, that represents the adoption rates. So the higher up the vertical access the more adoptions and going from left to right that's sort of over time. So you'll see in the Hydro-Québec scenario it starts out low and that's essentially the scenario we're in now, so the early stages adoption, but we think with the fast charger

infrastructure you'll start to then ramp-up rather quickly with vehicle adoptions and then eventually you'll sort of plateau off as you start to reach mature market and market saturation. Now you contrasts that to the green line down below and that's the reference scenario. So this is what we think would happen if you didn't build out the DCFC network.

So you see, you still do have increases because we still expect, you know, programs, rebates, new model vehicles etc to increase adoption but it's not nearly at the same rate that we see under the Hydro-Québec case. Now given those two different... I'm sorry just heard a question a question or something from the translator. Sorry about that. So if we take those two cases of adoptions, we can then translate that into electricity sales and that's what we show in that top graph in the middle there. So that green wedge, that's the electricity sales we forecasted in the reference case. So that's all of the new electric vehicles that we expect to see and their associated home charging under the reference case and under the Hydro-Québec case, it's the upper line and so the difference between those, that blue

wedge, that's the incremental sales that we attribute to the Hydro-Québec program, so that's the induced effect that we've been talking about. It's the increase in sales. Now see the graphic below shows we're also calculating the DCFC network size. The blue line is the Hydro-Québec program and you'll notice the green line... you know, we still have some growth there. We still think that there would be some, you know, private market participants who would invest in a DCFC network but not nearly at the same rate as what we're talking about here for Hydro-Québec.

There are numerous studies out there that show they're big challenges to a third party market participants coming in and finding fast charging opportunities that would be costs effective to them, you know, payback within a five year period. And so we try to reflect that problem with the economics for a third party in that reference case scenario. Now once we have that information, the last step we do is this empirical literature benchmarking. And I want to point out that what we're doing it's just the benchmarking. We're not actually driving our analysis numbers from the literature and the reason for that is you know the

literature is very new. Almost all countries are still in the very early stages of adoption, so it's really difficult to sort of forecast what future levels are going to be based on the literature but we think it's a reasonable thing to use as a check for at least how do our numbers compare to what the literature says.

So we look at you know three metrics. There's change in the EV sales with the change in fast charges. The average number of EV per fast charger and the EV market share per fast charger. So we use these again just to sort of check the reasonableness of the assumptions and the differences we're seeing between our reference case and our Hydro-Québec case.

Now because our cases sort of start from these S curved adoptions, I thought I was important to talk a little more about the S curves and you know S curves are commonly used for forecasting adoption of new consumer products. If you think about things like mobile phones, DVD players, VCR etc. they all follow sort of S curved adoption shapes.

(11 h 45)

The graph I've shown here on the left, this

is a graph we've borrowed from the consulting firm McKinsey when they've divided the S curve into basically four quadrants. As you'll see sort of market adoptions are sort of the vertical access and time is progressing from left to right. So in the first quadrants, which they call the detectable quadrant, you know, that's where they say you have faint signals with lots of noise, so you have a little bit of market activity, but, you know, it's pretty uncertain what the future will really look like just based on that.

Eventually you'll move into what they call the clear state so this is now where you start to see sort of the fundamentals of the market really sort of reveal themselves a bit more. You start to sort of enter that faster adoption phase. Moving past that, you'll be into the critical mass where it's much more mainstream. You have very rapid adoption and then eventually you sort of plateau off as the markets now mature, you start to have saturation. And it's interesting to note on this where McKinsey plots where these eight countries fall on the S curve. You know six out of eight are still in that very early stage. You know, the outlies(?) are really there on the right and on top

is Norway, which has, you know, long been a leader in electric vehicle adoptions; but everyone else essentially is in sort of these early stages.

Now the other thing I wanted to point out about the S curves is the S curves don't assume the current technology would sort of evolve or would encourage sort of these future high levels of adoptions. It's really a transformed technology that's going to achieve that. So S curves always rely on things like falling prices, improving quality of the product, expanding your adjustable market. And also in many cases expanding the essential complementary goods.

If you think about cellphones, for example, it'd be the expansion of the mobile network for them. I just sort of reiterate this a bit with... The next slide just to remind people with the cellphone example on the left side how far mobile phones have really come. You know, I remember, in the early days you'd see a rich person with a mobile phone in the car and it was like the size of, you know, a large toaster. You know, it was very heavy like what we're showing here with the black phone.

But eventuall, it would evolve, you know,

prices would fall, your features would increase and you would evolve to like a Motorola flip phone, which would then be sort of more the mainstream point; and then it would in this case it evolved even further into like the smartphone. So in this case, maybe not a reduction of prices but definitely a massive increase in features, but again the S curve is sort of predicated on. You're going to have some evolution of your technology. But for cell phones, as I mentioned earlier, it also required that expansion of the supporting networks.

You know, in the early days of the cellphones, it was just a few very dense metropolitan areas where you could even use a cellphone. It would be like downtown Los Angeles, Manhattan, you know, in New-York etc. But you know with the expansion of the network came the expansion of the adjustable market and the rapid sales of those phones.

And we think or I think without full deployment of complimentary goods for battery electric vehicles, in other words without expansion of the fast charging infrastructure, your EV market just probably is going to be, you know, much more

limited than what we're showing in our Hydro-Québec scenario, it would be along that lower reference case scenario level.

Now this next slide sort of reinforces that point and I want to note that we're not using these as any numbers in our analysis, we'd just sort of point out this idea that the S curve doesn't guarantee you're going to reach the same level of adoption in all scenarios. You could plateau out at a lower level which is what we're trying to show with the graphic here, so the blue line shows a Hydro-Québec scenario that we've modeled. You know then that scenario is consistent with twenty twenty-six (2026) and twenty thirty (2030) goals for Québec, but it could easily be the case that without the fast charging infrastructure or, you know, if technology improvements don't happen, if other, you know, policy supporting electric vehicles don't happen, if the price reductions don't happen, you could actually plateau sort of at lower levels, which is what we're just sort of representing with those thinner lines.

So you know, a lot of things need to happen for you to hit those high levels of adoption, but the DC fast charging network is definitely, in my opinion,

a very important part of that story.

(11 h 50)

Now to summarize of the key assumptions for the scenarios we actually use to come up with the numbers Quebec relied on for their study. The important ones are, first of all, the Hydro-Quebec program involves installing a large enough fast-charging network to put Quebec on a pathway to its one million (1 M) car goal by twenty thirty (2030). So, that's really sort of a fundamental aspect or an asset. We say okay, let's make this network consistent with that twenty thirty (2030) goal.

The other thing we want to reflect is the realities, the fact that fast chargers will be able to support more EVs per charger over time, as the battery of electric vehicle range increases so we maKe sure that we reflected that in our modelling. We also expect, as was mentioned earlier, the percentage of plug-in electric vehicles that are battery powered only as opposed to plug-in-hybrid, we see that increased and we reflected that also in our analysis.

And sort of looking now back to the reference case, without the Hydro-Quebec program. Our key assumption there was that EV adoption in

Quebec would progress at a similar pace to that forecasted for the United States on average. So, we looked at three different reports forecast at EV levels, we took the average and used that to represent what we thought adoption levels would look like if you didn't have this concentrated focussed investment in the infrastructure's expansion for fast charging.

Now, some people pointed out the recent market activity has been much higher than we actually forecast. Now, I think we've heard many times that we did this work in twenty seventeen (2017) and early twenty eighteen (2018) and since then, if you look at the actual twenty seventeen (2017) and twenty eighteen (2018) sales numbers, which I've put on this chart, those are the red triangles, the blue line is a Hydro-Quebec scenario, the green line is our reference scenario and you'll see, you know, the level of adoption twenty eighteen (2018) is substantially above our Hydro-Quebec forecast, as well as our reference case forecast.

You know, part of that, I think, is because a lot of those sales are really aided by all this *Circuit électrique* work that has occurred. So, in

a way, you're sort of seeing the early stages of what a DC fast-charging network could do for adoptions. But again, if you don't continue that sort of investment in that infrastructure, we expect that to eventually plateau off.

The other thing is twenty eighteen (2018) could be reflecting things like the pent up demand for the Tesla 3. They've finally started shipping in twenty eighteen (2018). Also, you know, there was quite a big recovery in the Canadian stockmarket from the end of twenty sixteen (2016) through twenty seventeen-twenty eighteen (2017-2018) so maybe that's sort of reflective of the general sort of economic viewpoint of a lot of purchases.

But, you know, I think the more important point here is, again, if you look at the DC fast chargers in Quebec, there are a hundred and ninety-nine (199) of those currently, and a hundred and seventy-eight (178) of those are *Circuit électrique*. So, you've really got these twenty seventeen-twenty eighteen (2017-2018) numbers that are sort of reflecting sort of a world where you have the beginnings of a fast infrastructure build-out.

But again, there's no guarantee it would

continue at that same rate without the infrastructure. Plus, I'll note that if you think back about those early charts I was showing, what we care about is the difference in sales, electricity sales between these two cases, that was sort of my blue wedge on one of my earlier charts, and so, if these numbers are telling us that both the reference case should be higher, but that our Hydro-Quebec case should also be higher, you know, if the difference between those cases doesn't change very much, then it doesn't really, you know, affect our analysis at all.

You think about it as a tide raises all boats, you know, both scenarios would have increased because of what we saw in twenty eighteen (2018). You know, we'd still have the same induced effect basically, because we're just looking at the difference in those two scenarios, we're not trying to predict the exact number for a particular scenario.

I'm going back to this idea of the rapid DCFC growth, I just want to point out that I think the lower hanging fruit, so the most likely, your most beneficial DCFC sites are probably largely taken already by circular *Circuit électrique*. I

also point out that it's going to be quite a challenge for Quebec, I think, to hit those EV targets that have been set, because if you compare Quebec to some place like California, for example, you know, Quebec EV sales have mostly been just in the metropolitan area so far.

(11 h 55)

So, you know, further market expansion to other areas is gonna be very difficult. You've sort of seen the early adoption and the easy areas where the range of the vehicle doesn't really matter much, the recharging doesn't matter as much. Also point-out that about twenty percent (20%) of the Québec population leaves outside of metropolitan areas whereas in California, it's only about five percent (5%), So you have a much more widely distributed population, so that's going to be a challenge.

And what I don't mention on this slide is just the challenge of the cold winters. You know, there's studies out that say you know in the cold you're going to have poor battery range performance as well as when you factor in that someone needs to use their heater in the car, you could be looking at forty percent (40%) reductions in the, you know,

effective range of those vehicles in the Canadian winter versus in the, you know, the warm California winters. So it's another challenge for Québec.

So you know to sort of reiterate, I believe our report presents a reasonable forecast of inducement effects and while, you know,k individual assumptions can certainly be questioned, the fundamental impacts of having charging networks are well recognized within the EV community. It's going to help reduce this range anxiety problem. It's going to help expand the market from sort of the affluent second or third car families to single car households; which, I think, is really important to expand sort of the market for these vehicle.

In a similar sort of expansion idea, you could expand the market to drivers that don't have dedicated parking spots with secure access to power. And I know that less than half of Québec households are detached dwellings. And finally, you know, the wariness of charging stations could just help overall increase the acceptance of Evs.

Now one last slide I wanted to talk about was just the Québec Zeve(?) mandate and this is largely because we see often in the trade press

this is mischaracterized. So the Zeve mandate as you probably know is this sort of increase in requirement on large and intermediate automakers to increase the sales of electric vehicles from their fleets or increase the leases. Now you heare this number twenty-two percent (22%) in twenty twenty-five (2025), but that's twenty-two percent (22%) of credits they need to achieve in twenty twenty-fixe (2025), not twenty-two percent (22%) of sales.

So the longer the range of the vehicle, the more credits they'll get per vehicle sold. So this chart here I just grabbed the forecast of BVs range from Clean Technica and based on this, you know, if we just extrapolate this out of it, in twenty twenty-five (2025) the average BVs, we would expect to earn three point seven (3.7) credits per vehicle. So at that number of credits per vehicle, you're only really looking at five point percent (5.9%) of market share actually being BVs, it's not, you know, twenty-two percent (22%).

Now it's not just BVs that get credits, they can also get credits through plug-in hybrid electric vehicles. I would expect those to get about one credit per vehicle, just because you won't have the same kind of electric range there.

And so I assume that one third (1/3) of electric vehicles are plug-in hybrids and the other two thirds (2/3) are BVs. Then we're looking at around a seven point eight percent (7.8%) total market share of those to reach that twenty-two percent (22%) credit level in twenty twenty-five (2025). And that I think is very comparable to the seven point five percent (7.5%) marketshare assumption that we've used in our analysis. So I just wanted to point-out the Zeve(?) mandate doesn't sort of contradict our reference case but is actually quite consistent with the reference case we've put together. And with that I'll conclude and I thank you for your attention.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Thank you, Mr. Horii. Merci à l'ensemble des témoins. Alors ça complète la preuve du Distributeur. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Je pense qu'on est dû pour une pause lunch. On va la prendre avant les contre-interrogatoires. Donc, on reprendrait à une heure (1 h). Merci.

SUSPENSION

REPRISE

(13 h 01)

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, Bon retour. Alors, on est prêts à contre-interroger les témoins. Maître Cadrin, je vous vois assis?

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me STEVE CADRIN :

Oui, je me suis approché de vous tout de suite. Je n'étais pas certain si vous aviez une décision à rendre ou non.

LA PRÉSIDENTE :

Non.

Me STEVE CADRIN :

J'étais à moitié rendu.

LA PRÉSIDENTE :

Pas encore.

Me STEVE CADRIN :

Q. **[78]** J'en ai compris ça, oui. Je ne voulais pas devancer ou être impoli en étant debout devant vous. Alors tout d'abord, bonjour, Steve Cadrin pour la HQRQ. Bonjour également à tous les témoins. Je vais parler en français pour les fins de la sténographie, ça sera plus simple, là. Surtout la traduction bien sûr, et je vais prendre tout d'abord comme document, Madame la greffière, la présentation de E3 de ce matin. Pièce B0042, à

la page 8. Merci. Je vais essayer de retrouver la ligne pour vous le montrer correctement. Dans les deuxième « + », le deuxième boulet :

> "Currently a hundred and ninety-nine (199) DCFCs in Québec a hundred and seventy-eight (178) are electric circuit."

De quand date les chiffres qui sont mentionnés à ce point?

R. These were looked up around two weeks ago, a week ago.

Q. **[79]** Two weeks ago?

R. Yes.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Si je peux me permettre.

Me STEVE CADRIN :

Q. **[80]** Oui, certainement.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Alors, effectivement, c'est une information qui a été fournie par Hydro-Québec et fait état des bornes installées par le circuit électrique, non seulement, mais également par le marché en règle générale. Ça correspond au nombre de bornes rapides actuellement en service au Québec, à l'exclusion des bornes Tesla, effectivement.

R. À l'exclusion des bornes Tesla et quand vous dites « en ce moment ».

Q. **[81]** À l'exclusion des bornes Tesla et quand vous dites « en ce moment », donc, il y a deux semaines, c'est l'information que vous confirmez? C'est un chiffre d'il y a deux semaines?

R. Oui absolument.

Q. **[82]** D'accord. Je vous amène maintenant à regarder la pièce, si vous me permettez, B0022, qui est HQD-0002, document 2, à la page 9. C'est une pièce qui est révisée. Le tableau R-3.1, pardon. On y voit que c'est le nombre de bornes, bien de BRCC, ça ira plus vite, publiques en janvier, et maintenant deux mille dix-neuf (2019), suite à la révision où vous nous fournissez différents chiffres. On voit ici pour janvier deux mille dix-neuf (2019) qu'il y a quarante-huit (48) BRCC de tiers, si on exclut les autres et les Tesla.

Alors, je vous suggère de regarder dans le fond les quatre lignes autres... sans autres et sans Tesla et évidemment éliminer « circuit électrique ». Alors, juste comprendre, tout d'abord, vous vous avez enlevé seulement les Tesla et pas les autres, là, si j'ai bien compris?

R. Alors, en fait, ce qu'il faut savoir, c'est

effectivement dans la notion de « autres », là où il y a des petites particularités, la mesure qui est prise sur les bornes en service est prise à partir des sites spécialisés pour ne citer que George Hubb, par exemple. Pour revenir sur les bornes « autres », sont souvent des bornes rapides qui sont mises à disposition chez les concessionnaires automobiles. Donc, la nuance c'est que des fois elles peuvent être publiques ou des fois semi-publiques, en fonction de leurs heures d'affaires. C'est là où la mesure peut varier, mais si on faisait l'addition, on serait très probablement très proche du chiffre... du premier chiffre que vous avez annoncé tout à l'heure.

Q. **[83]** Donc, ce que vous voulez dire c'est quand j'enlève les autres, finalement, les vingt-six (26) que l'on trouve là, le quarante-huit (48) c'est l'addition des quatre lignes qui rentent dans le fond, en excluant aussi les circuits électriques. C'est ça que vous voulez me dire. Le chiffre que j'annonçais tout à l'heure?

(13 h 05)

En fait, quand je parlais du chiffre, je prenais le chiffre dans la présentation en

référence, donc la présentation de E3.

Q. **[84]** Ah.

R. J'ai pas le chiffre exact sous les yeux.

Q. **[85]** Cent quatre-vingt-dix-neuf (199) DCFC, a hundred and seventy-eight (178) Electric Circuit.

R. Effectivement. Donc, c'est toutes les bornes publiques à usage universel permettant la recharge de tous les types de véhicules électriques rapides. Donc, les bornes rapides pour les véhicules cent pour cent (100 %) électriques.

Q. **[86]** Mais je continue sur cette question-là, il y a vingt et une (21) bornes de différence, si on prend le point qu'on mentionnait ensemble, cent quatre-vingt-dix-neuf (199) versus cent soixante-dix-huit (178), pardon, et là, vous nous fournissez les chiffres plus à jour, donc on a cette discussion-là avec les chiffres les plus à jour et je regarde les informations en janvier deux mille dix-neuf (2019), j'arrive pas à concilier les deux, là.

J'ai plutôt quarante-huit (48) de différence entre les deux, comme je vous expliquais il y a quelques instants en regardant les lignes qu'on voit à l'écran présentement. Et là, j'exclus ici "autres" et Tesla. Évidemment, celles de Circuit électrique. Alors, j'arrive pas à

concilier les deux. Pouvez-vous m'expliquer?

R. En fait, si c'était possible, j'aurais aimé pouvoir un petit peu avoir le temps de pouvoir additionner les chiffres et vous revenir, mais la différence elle est due essentiellement au fait que le chiffre qu'on voit ici de cent cinquante-huit (158) pour le réseau électrique date du mois de janvier.

Donc, ce sont des chiffres qui ont été publiés pour les mises en service au trente et un (31) décembre deux mille dix-huit (2018) et que nous sommes, donc, il y a deux semaines au mois de mars et entre-temps il y a eu des mises en service également et encore très récemment, des bornes de recharge rapide et stations rapides qui ont été mises en service très récemment.

Donc, en fait, plutôt qu'annoncer des chiffres et de pas faire une addition qui serait correcte, laissez-moi le temps de regarder la différence entre le nombre de bornes annoncé dans la présentation E3 et les chiffres qui sont ici, faire les soustractions nécessaires et vous revenir avec le vrai chiffre.

Q. **[87]** D'accord. Peut-être pour les fins de la sténographie... j'ai pas d'objection à prendre un engagement là-dessus, bien sûr, il n'y a pas de...

On vous demande de concilier alors prenez le temps qu'il faut pour pouvoir concilier nécessairement. Peut-être phraser l'engagement que je vais phraser comme je viens de le faire il y a quelques instants.

Donc, concilier les chiffres apparaissant à la pièce B-0042 page 8 de la présentation de E3, à savoir currently a hundred and ninety-nine (199) DCFCs in Quebec, a hundred and seventy-eight (178) are Electric Circuit, avec le tableau R3.1 apparaissant à la pièce B-0022, HQD-2 Document 2 page 9, révisé en janvier deux mille dix-neuf (2019). Je m'excuse de la longueur de l'engagement, mais on est sûr de parler des mêmes choses.

Peut-être juste une question parce que je vous écoutais m'expliquer un petit peu les différences. Vous me dites Circuit électrique, la première ligne, on est d'accord tous les deux que je comprends qu'il y a une donnée plus à jour entre le cent cinquante-huit (158) que l'on voit apparaître au tableau R3.1, donc que je viens de mentionner, et le cent soixante-dix-huit (178) de la présentation de E3. Celui-là, je comprends que c'est le temps qui explique qu'il y en a vingt (20) de plus qui se sont ajoutés.

La problématique vient des autres, là, où on avait un écart assez significatif entre un vingt et un (21) qu'on voit de cette pièce de E3 et, également, dans le fond, le quarante-huit (48) que l'on voit là, dans le tableau, mais je vais vous laisser concilier le tout juste pour qu'on se parle des mêmes choses à la fin de l'engagement, ça m'évitera des questions en retour sur l'engagement.

Puis en fait, peut-être une suggestion ou une demande en même temps, peut-être nous fournir, de toute façon, le tableau R3.1 à jour. Ça serait peut-être une façon de répondre en chiffres aussi. Peut-être que les explications viendront en lien avec le tableau mais avoir les données à jour du tableau R3.1 compte tenu de ce qui a été fait dans la présentation de E3 qui nous donnait une mise à jour aujourd'hui, là, on l'aurait peut-être pas fait, mais c'est ce qui nous est présenté.

E-1 (HQD) : Concilier les chiffres apparaissant à la pièce B-0042 page 8 de la présentation de E3, à savoir currently a hundred and ninety-nine (199) DCFCs in Quebec, a hundred and seventy-eight (178) are Electric Circuit, avec le

tableau R3.1 apparaissant à la pièce B-0022, HQD-2 Document 2 page 9, révisé en janvier 2019 et fournir le tableau R3.1 mis à jour (demandé par l'AHQ-ARQ)

LA GREFFIÈRE :

Donc, ça va faire partie du même engagement, le 1?

Me STEVE CADRIN :

Toujours dans le même engagement.

LA GREFFIÈRE :

Parfait, merci.

(13 h 12)

Me STEVE CADRIN :

Q. **[88]** Ensuite, je vous amène à la pièce, toujours B-0042, Madame la Greffière, donc la présentation – vous avez bien fait de pas la fermer – page 10, merci beaucoup. Ici, on voit le tableau sur le côté droit de l'écran, en fait il s'agit des informations qu'on avait naturellement. Par contre ce qu'on a utilisé pour faire notre modèle d'affaires, c'est vraiment l'autonomie actuelle des véhicules électriques partant du principe qu'on ne connaît pas encore le comportement des utilisateurs par rapport à cette autonomie qui est augmentée là.

On a bien entendu des hypothèses, à savoir est-ce que les gens vont se recharger moins fréquemment. Mais, ça, ce n'est pas reflété dans le modèle actuel. Donc, c'est quelque chose qui va évoluer. Dans ma présentation ce matin, je disais qu'on va tenir compte de l'évolution des véhicules et des bornes. Et, ça, effectivement, il va y avoir des ajustements au cours des années suivantes.

Q. **[89]** Peut-être question de clarification sur l'effet induit. Tout d'abord, et peut-être pas besoin de se déplacer et aller dans les pièces systématiquement. D'abord la première, qui était la pièce B-0005 (HQD-1, Document 2) à la page 11 où c'est écrit en anglais, donc c'est une affirmation de E3 qui dit :

> The size of the IE is likely to decrease over time :

IE - Induced Effect. Et nous avons aussi la pièce B-0004 que nous avons regardée ensemble qui est HQD-1, Document 1. Et peut-être, Madame la greffière, cette fois-ci y allez s'il vous plaît, à la page 19 au tableau 5. B-0004 (HQD-1, Document 1) page 19. Et c'est le tableau 5. On garde à l'esprit l'affirmation provenant de E3, de l'expert ou à devenir expert dans le dossier. Donc, il nous dit :

The size of the IE is likely to decrease over time.

Et je regarde le tableau puis on le voit tous à l'écran ici, comment vous pouvez concilier l'affirmation de votre expert, celui que vous présentez comme votre expert, et ce qu'on voit au tableau 5 de ce que vous avez considéré?

R. Dans le rapport de E3...

Q. **[90]** Oui.

R. ... il y a une courbe qui décrit très bien l'effet de l'effet induit, qui monte, qui est une courbe en cloche. Et vous voyez que l'effet induit ne diminue qu'à partir... après dix ans. Donc, c'est après l'horizon du dossier qu'on a déposé. Donc, c'est comme ça qu'on concilie les deux informations.

(13 h 16)

Q. **[91]** Juste un instant. Vous m'avez dit dans la pièce donc de E-3, vous êtes à quelle page quand vous faites référence à cette cause-là?

R. Bien, je le fais de mémoire.

Q. **[92]** Je pensais que vous l'aviez devant vous.

R. Non, c'est de mémoire.

Q. **[93]** Oui. On essaie de mettre l'oeil dessus en ce moment mais c'est peut-être pas la bonne courbe. Si vous pouviez m'indiquer à quel endroit, on trouve

que cet effet induit-là sera à la hausse du moins pendant les dix (10) prochaines années.

R. Donc, c'est la pièce B-0005, page 11, le graphique vert.

Q. **[94]** Le graphique vert. D'accord. Sauf erreur là, ce qu'on mentionne, puis évidemment, c'est pas évident pour nos yeux là, il faut trouver l'endroit où la courbe commence à baisser, c'est pas toujours...

R. Ah! Bien, c'est bien... c'est bien indiqué avec les années.

Q. **[95]** Vous avez l'année?

R. Oui, oui.

Q. **[96]** O.K.

Mr. BRIAN HORII :

R. If I could interject here, that might have clarified things is when we were talking on the page that has the graphic...

Q. **[97]** Yes.

A. About the induced effect, it's the induced effect per charger, whereas when we're looking at this table here, we're looking at the cumulative induced effect for all vehicle adoptions. So, you know, on the one case we expect to see the decline over time in the induced effect for each charger, but because

of the rapid adoption of EVs with the DCFC network, the total induced effect that we see, which is what we're showing on the table, actually becomes larger.

Q. **[98]** Okay. Because I was trying to translate the green curve that we see there, the green mountain, if you like, that we see there and, you know, clearly in twenty twenty-seven (2027) it goes down, not up so I was not able to conciliate both versions.

But for the answer of HQD, maybe I can go back, je peux retourner à vous en français pour cette question-là parce que je comprends que d'un côté on a une information qui vient de E3 qui nous parle de ce qui baisse mais vous avez dit bien non, regardez la courbe qu'on va trouver à la pièce E3 verte puis vous allez voir que ça monte.

Je trouve toujours pas le moyen de concilier votre affirmation, puis je prends juste deux mille vingt-sept (2027) parce que c'est la plus facile à lire sur la bulle verte, là, puis, selon moi, ça descend. Peut-être, Madame la Greffière, si vous voulez la mettre à l'écran, on va tous la voir la bulle verte. Je m'excuse. La B-0005, HQD-1 Document 2, page 11.

A. Okay. So, if I could offer another clarification. So, that green distribution that you're looking at, that was an estimate of, so the impact of like twenty-four (24) DCFC chargers installed at a point in time and this was Navigant's estimate of how (inaudible) increase and then gradually decrease off.

Now, we didn't actually use this in our analysis nor pass this on to Hydro-Quebec in terms of use this to forecast sort of the timing of the adoptions. Rather, we use this to look at what's a reasonable sort of amount of electric vehicles per charger that you could expect.

Now, this does nicely illustrate this sort of theoretical effect of you're going to have a ramp-up in value from the DCFC and then a decline. But that specific ramp-up and decline wasn't used in this analysis. And also, the numbers that we saw earlier on the table, they're only going out ten (10) years. And so, you know, we expect to see the decline start to happen... well, on the one hand, it's masked in a way because we're looking at totals rather than per individual basis, but eventually you would see a decline, but it would be much further out in time than what we're showing in

the table.

Q. **[99]** Thank you.

Mme STÉPHANIE CARON :

Excusez-moi, Maître Cadrin.

ME CADRIN:

Q. **[100]** Oui, allez-y.

R. Donc, il y a eu plusieurs questions aller-retour. Juste pour m'assurer que finalement on est bien compris.

Q. **[101]** Allez-y.

R. Tout ce que j'entends c'est que l'affirmation que vous citiez en tout premier lieu à la page 11 consiste en une description de l'effet ou de l'influence unitaire des bornes tandis que l'effet induit, en général, lui se retrouve à la page 28 de la présentation que vous avez en main, celle de E3, de la pièce B-0005. Et là, on voit bien la tendance qui correspond à celle de la pièce de HQD à laquelle vous tentiez de la comparer.

(13 h 21)

Q. **[102]** Bien, ce que je vois, juste peut-être, je n'essaie pas de vous contredire là, mais ce qu'on voit à l'écran, c'est exactement la même chose que dans ce qu'on voit à la pièce B-0005, à la page 11, en bas de page, c'est un copié-collé de cet

élément-là qui est toujours unitaire.

Et là vous m'avez dit, ce que je vois à l'écran en ce moment, c'est la présentation de E3 qui était la prochaine pièce, j'ai oublié le numéro, 42, je pense, donc B-0042. Là où je revoie tout simplement la même courbe où on voit que ça baisse là. Donc, je n'ai pas l'explication, je n'ai pas de, comment je dirais ça, d'appariement, tiens, avec votre tableau 5 de la pièce B-0004. Par contre, j'ai compris les explications qui ont été données quand même. Voulez-vous préciser quelque chose?

R. Bien, en fait...

Q. **[103]** Allez-y.

R. ... l'appariement que je faisais était celui du tableau qui apparaît à la page 28 de la pièce B-0005, au tableau 5 de la pièce B-0004.

Q. **[104]** O.K.

R. C'est ces deux éléments qu'il faut mettre en relation et non pas le graphique de la page 11.

Q. **[105]** C'est beau. Merci. Ça va? Oui. O.K. Maintenant, je vais vous amener sur une autre pièce, la demande de renseignements de l'AHQ-ARQ qui est la pièce B-0022, HQD-2, Document 2, révisée, page 6. Il s'agit de la réponse 1.5 plus

particulièrement. Alors, je vous fais lecture du passage simplement pour les fins de cadrer la question. Donc, le premier paragraphe :

> Le Distributeur a tenu compte du marché dans son ensemble. Cependant, il y a moins de 50 BRCC en réseau public installées par le secteur privé (hormis Tesla), en raison de la quasi-impossibilité de rentabiliser ce type d'infrastructure avec les seuls revenus de recharge aux bornes. Les prévisions de déploiement futur sont inconnues du Distributeur et n'ont pas pu être intégrées dans ses projections. Toutefois, il est peu probable que le nombre de bornes soit significatif pour les raisons invoquées ici.

Alors, tout d'abord, quel pourcentage de BRCC actuellement installé au Québec, excluant Tesla et les concessionnaires automobiles, ce que j'en comprends ici de votre explication, représente les cinquante (50) BRCC de la réponse? Et peut-être que vous avez besoin de l'engagement pour continuer de répondre, mais je vous laisse voir ce que vous

pouvez répondre maintenant.

En fait, je vous regarde aller avec votre calculatrice peut-être là. Alors, je veux juste être sûr qu'on se parle des mêmes choses. Si vous avez toujours votre fameux tableau qu'on avait pris au début là.

Vous excuserez, les couleurs ne sont pas roses normalement, elles sont bleues, l'imprimante aidant. C'est le tableau 3.1 qu'on regardait tout à l'heure, HQD-2, Document 2, page 9, qui est le B-0022.

Alors, vous aviez un certain nombre d'éléments qu'il fallait discuter. Ici vous dites que c'est peu significatif, alors je voulais voir avec vous, dans un premier temps, quel pourcentage des BRCC actuellement installées au Québec, je répète à la question, et j'exclue Tesla et les concessionnaires automobiles. Alors, Tesla, cent soixante-six (166), autres, ça c'est vos concessionnaires automobiles, donc vingt-six (26). Alors, première déduction qu'on fait, quel pourcentage donc représentent les cinquante (50) BRCC de votre réponse ici qui apparaît à la demande de renseignements de l'AHQ-ARQ? Et j'aurais tendance à vous suggérer vingt-cinq pour cent

(25 %), pour vous aider dans le calcul, donc le quart.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Alors, si je peux me permettre.

Q. **[106]** Certainement.

R. En réponse avec votre première demande et puis l'engagement qui a été pris...

Q. **[107]** Hum, hum.

R. ... ce serait à ce moment-là de remettre le fameux tableau 3.1 à jour qui intégrerait les pourcentages pour chacun des... pour chacune des parts de marché des opérateurs de réseau.

Q. **[108]** Mais, dans votre... Merci de l'offrir, mais je vous pose la question. Dans la demande de renseignements, vous parlez du tableau tel qu'il est. Tel qu'il est, celui que vous n'avez pas mis à jour encore. C'est votre réponse à la demande de renseignements. Je vous suggère que vous parlez de vingt-cinq pour cent (25 %) des bornes disponibles au public. On va les appeler comme ça là, dans le fond. Vous avez exclu celles qui ne sont pas disponibles au public, soit Tesla puis les concessionnaires automobiles réservés là. Alors, si je vous suggère que c'est vingt-cinq pour cent (25 %) des bornes disponibles au public qui

représentent, dans le fond, les fameuses cinquante (50) BRCC dont on parle ici là, que vous ne voulez pas considérer ou que vous ne considérez pas, plutôt. Ça ne vous dit rien, ça ne vous ramène rien.

R. Non, non, mais je voudrais être bien sûr de bien comprendre votre question. Quand vous indiquez qu'on ne considère pas vingt-cinq pour cent (25 %) du nombre de bornes publiques, je vais vous demander de repréciser votre questionnement, s'il vous plaît.

Q. **[109]** O.K. Je vais vous expliquer un peu plus la philosophie de la question plutôt que vous reposer la question. Reprenons votre première ligne de réponse :

> Le Distributeur a tenu compte du marché dans son ensemble. Cependant...

(13 h 27)

Alors là, vous dites, je parle du marché au complet mais je vais faire une exclusion tout de suite. C'est ce que vous dites dans votre réponse.

> Cependant, il y a moins de 50 BRCC en réseau public installées par le secteur privé...

Vous diminuez l'importance, dans le fond, de cet

aspect-là, dans le fond, de votre étude en disant, il y en a seulement cinquante (50). Je vous dis, il y en a cinquante (50) sur combien depuis l'élément réseau public? On a « hormis Tesla » ici évidemment. Puis on a aussi « hormis » je pense « les concessionnaires automobiles ». Je vous laisse répondre.

R. Je comprends bien la question, mais il faut remettre la réponse dans son contexte.

Q. **[110]** Allez-y!

R. En fait l'idée, c'était de savoir si le circuit électrique... le distributeur allait tenir compte du marché privé pour faire son plan de déploiement sur un horizon de dix ans. Alors, on regarde le contexte d'aujourd'hui et on voit que, que ce soit le circuit électrique ou que ce soit le marché privé, le nombre de bornes en service au Québec est très faible, très peu important.

Avec le dossier qu'on présente aujourd'hui, le projet, on va voir cet écart s'accentuer de façon exponentielle. La seule chose qu'on essaie de dire, c'est que si on projette dans le temps la part de marché liée au secteur privé, sans aide ou sans subvention du gouvernement ou d'aide externe, on annonce que la progression des parts de marché

du privé ne suivra pas la progression exponentielle du présent projet. Donc, c'est pour ça qu'on excluait la portée des bornes installées actuellement. Alors, actuellement, c'est sûr que, vous me dites cinquante (50) sur...

Q. **[111]** Bien, en fait, c'est deux cent six (206) pour être précis.

R. Effectivement, ça représente vingt-cinq pour cent (25 %). Ce pourcentage-là, l'augmentation du marché privé ne suit pas la courbe de progression des bornes qui seraient installées par le futur par le Distributeur. En fait ce que je vais vous demander de tenir compte, c'est non pas de regarder un pourcentage qui serait égal à vingt-cinq pour cent (25 %), mais le nombre en tant que tel en quantité. Un pourcentage, c'est sûr que ça peut toujours représenter une base de référence, mais c'est surtout la quantité de bornes qu'il faut regarder. Cinquante (50) bornes est complètement différente de mille cinq cent quatre-vingts (1580) bornes à l'horizon dix ans.

Q. **[112]** Tout à fait. Mais à ce stade-ci, on voit déjà que, malgré l'absence de subventions ou d'aide ou enfin peu importe pour les cinquante (50) BRCC qu'on regarde en ce moment à l'écran, ils sont là,

ils se sont installés. Et, là, vous dites, bien, la raison pour laquelle il n'y en a pas **beaucoup**, mais il y en a quand même cinquante (50) sur les deux cents (200), excluant Tesla puis excluant les **concessionnaires** automobiles, **dans le fond**, il y en a quand même cinquante (50) qui se sont installées pour des motifs tout à fait autres que la vente d'électricité finalement. La rentabilisation, si je peux dire ça, la rentabilité plutôt de chacune des bornes, est-ce que vous avez considéré ça? Parce que vous dites « en raison de la... » Je continue la lecture avec vous.

> ... en raison de la quasi-impossibilité de rentabiliser ce type d'infrastructure avec les seuls revenus de recharge aux bornes.

Ça, on est d'accord. Ils ne rentabilisent pas de cette façon-là, ils rentabilisent visiblement d'une autre façon parce qu'ils les ont achetées, puis ils les ont mises en place ces bornes-là. Est-ce que vous avez regardé les raisons pour lesquelles ils ont mis en place ces bornes-là malgré l'impossibilité de... la quasi impossibilité de rentabiliser?

R. Effectivement, si on regarde... J'ai plusieurs

volets dans ma réponse. Donc, si on regarde les bornes qui ont été mises en service par le secteur privé, on parle d'une cinquantaine de bornes. Pour plus de la moitié, elles sont à l'origine de la subvention fédérale, donc de Ressources naturelles Canada. En fait, le circuit électrique entretient une relation très, très proche avec l'ensemble des autres opérateurs de réseau.

Quand on regarde le programme qui a été mis en place par le fédéral pour couvrir son pays de bout en bout, il y a eu une première phase dès deux mille seize (2016). Certains se sont prévalus à cette subvention qui couvre cinquante pour cent (50 %) des dépenses d'installation. Et ces mêmes installateurs, en fait ces mêmes opérateurs de réseau n'ont pas fait la demande pour la plus récente de ces subventions octroyées parce que c'est effectivement ce qu'on annonce ici, c'est que les bornes de recharge rapide ne sont pas rentables.

Alors, le deuxième volet de ma réponse, c'est encore une fois l'affirmation à l'effet que certaines initiatives privées ont fait en sorte d'installer des bornes de recharge rapide pour un placement, on va dire un marketing, en fait une

image que l'on envoie à la clientèle, un positionnement vert en fait.

Ceci étant dit, il est reconnu de toute part, et dans la littérature, que... En fait, une borne, une borne de rechange rapide coûte à l'installation aux alentours de, entre quatre-vingt et cent mille dollars (80-100 000 $). Et la recharge, le prix d'une recharge est à dix dollars de l'heure.

(13 h 32)

Donc, vingt (20) minutes de recharge, ça coûte quatre dollars, un opérateur de réseau n'a pas la possibilité, lui, de... en fait se trouve à avoir des frais d'opérations et des frais d'approvisionnement en électricité. L'infrastructure, donc, la borne, l'actif a une durée de vie de huit (8) ans. Le calcul est très simple, le coût de la borne et de son installation... en fait le coût de la borne est à peine couvert par les revenus sans compter toute l'infrastructure civile et électrique qu'il faut mettre en oeuvre. Donc, je le répète et je confirme, une borne de recharge publique, installée par le privé n'est pas et ne sera pas rentable.

Q. **[113]** Je vais continuer sur une autre ligne de

questions, si vous me permettez. Rapport E3 maintenant, qui est la pièce B-0005 HQD-1, document 2, page 17. Il s'agit du scénario de référence. Je suis du côté droit du tableau, au deuxième point:

> "Private sector third parties also establish DCFC stations mainly and densely populated areas where their business model is profitable."

Alors, la question pour E3, dans un premier temps, comment le modèle d'affaires mentionné à la citation peut-il être profitable?

Mr. BRIAN HORII :

R. So the profitability of these DC fast charge stations you know could be from prime location, although that's probably unlikely, given that you already have many DCFC in that hour, but also could come from non sort of charging value. Like there could be co-location benefits. There could be branding benefits. And we don't want to, in our reference case, assume there would be no further growth in the DCFC network. So we just assume there would be some level of growth some ability of these owner-operators that are defined some profitable blend of both charging revenues and external revenues.

Q. **[114]** What is external revenues? Just to make it clear?

R. Well that could be for example the value provided by attracting affluent costumers to your shopping center or to your place of business.

Q. **[115]** So this is a profit center, let's say for instance, for the person putting up a BRCC or a DCFC I'm sorry?

R. That's right. It could be sort of part of a marketing campaign but it's not profitability from the actual sales of the electricity. It's these additional revenue sources that could lead to that investment decision.

Q. **[116]** On the same page, I'm sorry, just killing some questions as we go so there will be less questions. On the same page, we see down in the right hand corner :

> "DCFC Network growth therefore is slow at first following similar trends to previous years. EV growth initially outstrips DCFC growth so the ratio of DCFCs to BEVs rises rapidly.

J'avoue que les initiales à chaque fois c'est douloureux, Maître Tremblay. Vous avez raison.

> "By twenty twenty-five, DCFC costs have come down sufficiently that the private sector plays a bigger role and the DCFC growth starts to climb stabilizing the BEV DCFC ratio at three hundred (300). By twenty twenty-seven (2027) there are four hundred eighty-nine (489) DCFCs."

Je vais poser la question en français pour la traduction. Des quatre cent quatre-vingt-neuf (489) BRCC que vous prévoyez dans le scénario de références en deux mille vingt-sept (2027), combien ne proviennent pas de HQD?

R. Thank you for your patience. So none of the forty-nine (49) are part of the HQ program and none of them are HQD.

Q. **[117]** The four hundred and eighty-nine (489)... ?

R. That's right.

Q. **[118]** Of the DCFC?

R. Because again this is our reference case scenario so this assumes that the program doesn't move forward.

(13 h 37)

Q. **[119]** So taking into the consideration that your reference scenario we build up to four hundred and

eighty-nine (489) DCFC all by itself, so without Hydro getting involved in the market.

A. That's correct, that's what we modelled in our reference case scenario because, again, we wanted our reference case to be as realistic as we could make it and we fully expect these things to happen like the reduction in cost for the fast chargers and, you know, we saw that if you had enough BEVs out there, then that could definitely increase.

So, the revenue potential for these stations are far beyond what we see in the near term. And we certainly, in the near term, there is very little, if any, sort of profitability for these, other than the co-location-type benefits I talked about earlier. But, you know, we're forecasting this out many years and so, you know, further out in the future, you could start to see pockets of profitability for these DCFC, but definitely not on a wide scale, definitely not reaching into the rural areas. I mean, these would be metropolitan...

Q. **[120]** But your scenario... I'm sorry, I'll let you finish. I'm sorry.

A. Sure, I just wanted to point out that these would be kind of the highest value locations and so these

would be primarily, if not entirely in metropolitan areas and wouldn't reach out throughout the whole province.

Q. **[121]** But correct me if I'm wrong, you didn't take into consideration those four hundred and eighty-nine (489) DCFCs although you recognise that they would appear without the outcome from HQD or outside of HQD's DCFCs. But you put them aside and they're not included in your analysis, right?

A. Well, I wouldn't say they're not included. They're vital to the analysis actually, because Hydro-Quebec's taken a very sort of a conservative approach in estimating the benefits of its DC fast charger program. It's actually subtracting all and all the expected sales it would expect to be associated with the vehicles that would be supported by those four hundred and eighty-nine (489) DC fast chargers, you know, our reference case.

If you think about that chart I showed earlier, the green wedge of electricity sales, we subtract that off. I mean that's... our induced effect is just the sales of the Hydro-Quebec program that's incremental to these four eighty-nine (489).

Q. **[122]** Yeah, and just outside of the four hundred and eighty-nine (489) we see on the screen right now. That's it.

A. Well, I would say incremental to, I don't like the term outside, it makes it sound like we're not considering those, but we have actually, you know, purposely looked at what the sales are for those four eighty-nine (489) versus the full HQ program.

Q. **[123]** Peut-être juste pour... oh, excusez-moi, j'allais vous poser une question HQD alors allez-y. (13 h 40)

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Je vais vous demander juste un petit instant s'il vous plaît.

Q. **[124]** D'accord, je suis désolé.

R. Rendu à ce stade-ci, je veux juste revenir sur une... sur une petite... une petite précision. Donc, E3, le mandat de E3 était effectivement de mesurer l'effet induit sauf qu'autour de l'effet induit, il y a la nécessité d'établir... l'effet induit, on vous l'a expliqué, s'établit entre... la différence entre deux courbes, deux courbes de référence. Donc, en fait, E3 a fait lui-même son estimé avec le scénario de référence et le scénario Hydro-Québec. Pour calculer son scénario de

référence, il a pris des hypothèses faisant en sorte qu'on ne se retrouve pas avec un marché où il n'y aurait plus du tout de bornes de recharge rapide. Donc, c'est les hypothèses émises par E3.

L'autre élément c'est que Hydro-Québec a elle-même établi ses propres hypothèses dans son... dans son rapport et c'est donc les hypothèses d'Hydro-Québec qui priment dans le... dans la... dans le présent... dans le présent dossier.

En fait, ce qu'il faut savoir c'est que oui, on le voit, il y a une... une faible présence des bornes de recharge privées par le secteur... des bornes de recharge rapide par le secteur privé et il est clair que nombreuses de ces initiatives ont fait l'objet de subventions ou de volonté de la part de propriétaires terrestres de s'afficher d'un point de vue positionnement vert.

Il est clair que si Hydro-Québec déploie de façon exponentielle, oui, il continuera à y avoir des initiatives privées puis on les encourage grandement. Ceci étant dit, si Hydro-Québec déploie de façon massive, bien, ce déploiement va quand même apporter les revenus complémentaires dans les commerces qui seraient environnants et il est possible que ces initiatives d'installation du

marché privé soient... continuent à demeurer faibles et n'iront pas à la même vitesse, c'est ce qu'on prétend, que celles faites par... par Hydro-Québec et c'est pourquoi dans son plan de déploiement, Hydro-Québec n'a pas considéré la part des installations du marché privé même si aujourd'hui, elles représentent vingt-cinq pour cent (25 %), elles ne représenteront pas cette proportion dans l'avenir.

Q. **[125]** Excusez-moi. Une question pour E3. Encore une fois, je fais référence maintenant à la demande de renseignements de l'AQCIE-FCEI, B-0027, HQD-2, document 3.1 à la page 8.

Alors, c'est la figure 10.9 que l'on voit à l'écran. Alors, dans le scénario qui apparaît en bleu, le graphique montre environ mille sept cents (1700) BRCC en deux mille vingt-sept (2027). Quelle est la répartition de ces mille sept cents (1700) BRCC entre les bornes de HQ et celles de tiers?

R. Alors, comme... comme je l'ai... je l'ai expliqué, dans le scénario de prévisions et dans le scénario de déploiement, nous ne voyons ici que les bornes déployées par le Distributeur dans la mesure où on a pas la connaissance exacte de ce que pourrait être les initiatives privées si ce n'est pas

rapport à ce que j'ai dit précédemment, ces mêmes initiatives resteraient et demeureraient faibles, très faibles.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

On me signale qu'il y a une version corrigée de ce qu'il y a à l'écran.

ME STEVE CADRIN :

Oui.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Donc, c'est vraiment le document 3.1 et non pas le document 3 qu'on voit à la page 8.

ME STEVE CADRIN :

C'est ça, mais ça ne changera pas la question mais c'est... c'est bien de regarder le bon document. Vous avez raison. Faites juste me remettre, Madame la greffière, 3.1. C'est bon? Il faut que vous descendiez plus bas, ça a l'air. Juste pour ne pas qu'on regarde les mauvais chiffres ou les mauvais dessins. Ah! Voilà. Magie.

Q. **[126]** Alors, figure 10.9 (bis). Alors, c'est la figure dont on discutait ensemble lorsque vous avez commencé à répondre. Je m'excuse, je reviens. Je vais répéter ma question parce qu'en fait, ce que je mentionnais au début, je comprends que le document... parce que quand il est en anglais, je

comprends que c'est E3 qui a fait le travail, ma question pour E3 était la suivante : quelle est la répartition de ces mille sept cents BRCC entre les bornes d'HQ et celles des tiers.

(13 h 46)

J'ai compris la réponse HQ, pour la question HQ, mais pour la figure qui apparaît à l'écran, c'est une figure qui vient de E3. Alors, vous, qu'est-ce que vous avez considéré comme répartition pour les BRCC entre HQ et celle des tiers?

R. Thank you. So remember for the purpose of our analysis what we're looking at is, you know, the difference in these two cases. So the reference case is shown by kind of the dark red wedge there. And then the top line sort of the top of the blue is what we'd expect under the DC program. So I guess you could say that under the HQ program, the entirety of that, other than you'll notice in twenty-seven twenty-eighteen (2007-2018) there's already some existing reference to DCFC networks so I think there were probably I think around ninety DCFCs that we were counting in the beginning. So to take those out and we would basically for our modeling (inaudible) assuming everything else is

the DCFC. But for the purpose of our analysis, again, we're comparing that to the total of that red wedge which is what we think would develop via the private market sector without the HQ program.

Q. **[127]** But in your blue wedge as you say, there's none. There's no DCFC apart from those that are already present in two thousand seventeen (2017). That's what your answer is? What would compose your whole... the whole wedge, the whole blue edge including all the way to the bottom line. I understand that the bottom line is like filled up with the DCFCs that are already in service outside of those of HQ?

R. Yes our assumption was under the HQ program that that entire blue wedge would be due to HQ fast charges. Not private sector fast charges.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Si je peux me permettre.

Q. **[128]** Oui, absolument, Monsieur.

R. Peut-être une petite précision que j'aurais dû introduire plus tôt. Donc, effectivement, la courbe en bleu c'est donc le programme du Distributeur. Pour ce qui est de la courbe en rouge, c'est effectivement le scénario de référence. Quand on parle du secteur privé pour le

scénario de référence, il faut inclure à ce qu'on appelle... Ce que vous appelé le secteur privé, les initiatives entreprisent pas Hydro-Québec, en dehors du Distributeur, en fait, le circuit électrique, qui est actuellement encore, enfin, jusqu'à la fin de l'année deux mille dix-sept (2017) qui était des initiatives impliquant Hydro-Québec et le secteur privé avec un partage des coûts et des dépenses de cinquante-cinquante (50-50). Donc, quand on parle du nombre dans le scénario de référence, quand on voit que le marché continue à installer, bien ça inclut effectivement que le circuit électrique, avec son partenariat, même si son modèle est à bout de souffle, compte tenu que les bornes ne sont pas rentables, continuerait à installer à un rythme très peu soutenu quelques bornes par année.

(13 h 49)

Q. **[129]** Dans le rapport de E3 qui est la pièce B-0005, HQD-1, Document 2, page 19, pour la prochaine question, excusez-moi, c'est la page 19. Donc, la question va à E3. Lorsque vous affirmez que le ratio optimal... oops, excusez, vous avez pas la bonne page Madame la Greffière, pour l'instant. C'est 19 de B-0005 qui est le rapport. C'est ça.

D'accord, on est à la même page maintenant à l'écran.

Alors, la question pour vous chez E3, vous affirmez que le ratio optimal est de un BACC par deux cent cinquante (250) véhicules électriques. Doit-on comprendre qu'un ratio inférieur à deux cent cinquante (250) ne serait pas optimal?

Mr. BRIAN HORII:

A. Well, so what we're saying here with that two fifty (250) number is, based on the literature, that is kind of their finding of the recommended optimal level typically between, you know, two hundred (200) and three hundred (300) and two fifty (250) is basically kind of, yeah, the average.

Q. **[130]** In the middle.

A. In the middle.

Q. **[131]** I can do that one, I'm good, even though I'm a lawyer.

A. But it's a little tricky when you start to talk about, well, what's optimal because a lot of it depends on what's being evaluated in the particular studies so I'm a little cautious about sort of the way you want to determine sort of optimal.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Si je peux me permettre.

Q. **[132]** Oui, allez-y.

R. Merci.

Q. **[133]** C'est votre dossier, il y a pas de problème que vous puissiez ajouter à chaque fois. Faites-moi signe.

(13 h 52)

R. Si je peux me permettre.

Q. **[134]** Oui, permettez-vous.

R. Encore une fois, je précise donc que E3 a utilisé différents paramètres, différents facteurs, différentes hypothèses pour en arriver à ses conclusions à l'intérieur de son rapport concernant le ratio. Donc, c'est un des éléments que le Distributeur a présenté tantôt. Le ratio utilisé dans le cadre de ce projet-là ne s'appuie pas sur les hypothèses de E3 mais bien sur les hypothèses fondées par le Distributeur lui-même.

Alors, les conclusions convergent vers les mêmes résultats et j'ai avec moi d'autres informations qui confirment que ce ratio peut effectivement être considéré comme un ratio optimal avec le bémol à apporter que quand on parle d'un ratio, il faut bien parler d'un ratio qui comprend les mêmes facteurs de calcul. Comme je vous l'ai dit, on regarde donc bien les bornes et les

véhicules tout électriques et les bornes de recharge rapide uniquement.

Q. **[135]** Mais justement, pourquoi chez HQD on vise un ratio inférieur à deux cent cinquante (250) avant deux mille trente (2030)? Donc, plus de bornes pour la quantité de véhicules.

R. En fait, c'est comme je l'ai expliqué. Les facteurs qui ont permis au Distributeur d'établir ce ratio tiennent compte du ratio actuel présentement, combien il y a de véhicules tout électriques sur les routes et combien il y a de bornes rapides en service. Donc, on le voit que le ratio actuel oscille, bien, entre cent cinq (105) et cent douze (112). Je vous ai dit cent douze (112) en deux mille dix-huit (2018).

Q. **[136]** Absolument.

R. Quand on regarde la projection qui a été faite, ça semble que ce rapport a été écrit bien avant la date d'aujourd'hui donc on voit que dans nos projections on est vraiment sur, les projections étaient bonnes, donc on parle du facteur, du montant actuel et du ratio actuel puis on tient compte de la projection du nombre de véhicules, donc on établit des hypothèses. Il faut faire grandir l'infrastructure de recharge publique à la

même vitesse que la croissance du nombre de véhicules, mais il faut être là également un peu en amont.

Donc, en fait, pourquoi on se tient en dessous? Bien, c'est comme je l'ai dit. On part au départ avec une infrastructure minimum pour couvrir le Québec puis on fait en sorte d'utiliser cet outil qui est reconnu comme un des éléments importants pour limiter la peur de la panne, et à ce moment-là, on s'assure d'avoir un minimum de déploiement et puis de suivre la progression du nombre de véhicules. Donc, on tend vers un ratio idéal à terme d'une borne pour deux cent cinquante (250) véhicules mais on s'y rend de façon progressive.

Q. **[137]** D'accord.

Mr. BRIAN HORII:

A. And I'd like to add that if we look at my slide here.

Q. **[138]** Yes.

A. The middle blue box there, you'll see our assumptions for three different snapshot years. Twenty twenty-one (2021), we have only a ratio of one twenty-five (125). In twenty twenty-five (2025), we're only at two hundred and twenty-five

(225), and it's not until twenty thirty (2030) that we're modelling the two hundred and fifty (250) case. So, we're also modelling the same case of being sort of, I talked about leading with the infrastructure rather than lagging and so, we've got more infrastructure and therefore a lower ratio in the early years. But ultimately, we build out to a level of two fifty (250) sort of once we hit twenty thirty (2030).

Q. **[139]** Well, my first question was to you. You said two hundred and fifty (250) vehicles... two hundred and fifty (250) ratio, one to two hundred and fifty (1:250) ratio by twenty thirty (2030) is optimal according to literature, that was my first question.

So this, when you're saying in the literature, does it point out to twenty thirty (2030) or does it point out to what's the optimal ratio, that's it. Optimal ratio, I would believe it would be a certain amount of DCFCs per X number of vehicles so I don't understand maybe what you're having now because it does not take into account where you say just under. The literature says one DCFC per two hundred and fifty (250) is good. Is it only good for twenty thirty (2030)? That's what

the literature says?

A. No. So, you have to keep in mind that the literature is looking at a fully built-out system and we're not looking at all of the chargers being built immediately in twenty twenty-one (2021) nor are we trying to build a system in twenty twenty-one (2021) that's going to be correct for twenty twenty-one (2021) and not the best system in twenty thirty (2030).

You will have evolution in vehicle miles, which will reduce the actual number of chart, or I should say it can increase the number of vehicles that are actually going to be served by each charger and so that's why we project this build-out in this fashion where two fifty (250), that optimal level... I'm sorry... is for, you know, fully built-out system and it's for vehicles that have longer range than we tend to see today.

(13 h 57)

Q. **[140]** O.K. Thank you.

LA PRÉSIDENTE:

Je m'excuse, Maître Cadrin.

Me STEVE CADRIN :

Oui. J'ai dépassé mon temps vous allez me dire, hein!

LA PRÉSIDENTE:

Oui.

Me STEVE CADRIN :

Oui.

LA PRÉSIDENTE:

Est-ce que vous en avez encore pour longtemps?

Me STEVE CADRIN :

Je vous reviens dans deux secondes.

Q. **[141]** Il y a une question aussi au Distributeur et on revient ici à notre plan déploiement. Nous comprenons que vous avez deux raisons pour installer une nouvelle BRCC, on voit ici sur la philosophie derrière, d'une part, pour couvrir une région qui serait moins bien nantie en termes de BRCC et, d'autre part, pour soulager une BRCC existante trop achalandée, est-ce que c'est exact de prendre ce genre de réflexion à la base?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Oui, c'est exact.

Q. **[142]** Quand vous êtes d'accord avec moi, dites-le sur le micro, s'il vous plaît. Je les prends quand ça passe. Merci. Alors, les BRCC prévues au cours des dix-huit (18) premiers mois du projet apparaissent à la pièce B-0004 qui est HQD-1, Document 1, page 14, tableau 1. Alors, page 14,

tableau 1. Voilà! Merci. Alors, c'est le déploiement au cours des dix-huit (18) premiers mois du projet de ces bornes que l'on voit apparaître à l'écran en ce moment. Environ quelle proportion est requise pour couvrir une région moins bien nantie?

R. Je ne suis pas sûre de bien comprendre votre question. Qu'est-ce que vous voulez dire « quelle proportion? »

Q. **[143]** Bien, quelle proportion de ces bornes est installée pour répondre à la première partie de l'affirmation qu'on était d'accord en plus, ça tombait bien, soit une région bien moins nantie? Alors, dans certains cas, moins bien nantie. Le deuxième cas, c'est des bornes déjà trop achalandées, déjà existantes. Alors, il y avait deux critères, remplir les trous, si je peux me permettre l'expression et ensuite venir aider les endroits où il y en a, mais il n'y en a pas assez.

Alors, première partie de la question, de ces bornes, donc je répète la question, environ quelle portion est requise pour couvrir une région moins bien nantie?

R. Il faudrait vraiment faire l'analyse, regarder chacun des sites là. Je n'ai pas... je n'ai pas

cette information-là.

Q. **[144]** Vous ne le savez pas.

R. Non.

Q. **[145]** O.K. Est-ce que vous savez, pour ces mêmes bornes dont on parle, quelle est la distance moyenne à partir d'une BRCC, circuit électrique ou public d'un tiers existante, quelle distance il y aurait moyenne à partir de un versus l'autre, les nouvelles bornes que vous installez ici dans les dix-huit (18) premiers mois versus celles qui sont déjà existantes sur le réseau? C'est plus cette fois-ci une information, je dirais, générale moyenne.

R. On essaie toujours d'avoir une distance moyenne de cinquante (50) kilomètres, mais est-ce que... mais il y a tellement de facteurs qu'on doit prendre en compte pour installater une BRCC qu'il y a différents scénarios.

Par exemple, lorsqu'on ajoute des BRCC pour soulager un site qui est très achalandé, c'est évident qu'il n'y a pas cinquante (50) kilomètres entre les deux, donc... Mais, en moyenne, je vous dirais que c'est à peu près l'étalon qu'on prend pour s'assurer de bien couvrir une région.

Q. **[146]** Donc, je comprends qu'essentiellement il n'y

aura peut-être pas de distance minimale dans certains cas, ce serait sur le même site d'une certaine façon, c'est ce que vous me dites? Dans le cas des dix-huit (18) premiers mois là...

R. Hum, hum.

Q. **[147]** ... j'entends, ici qu'on voit sur le tableau là, pas en général et en théorie.

R. Parce que lorsqu'on parle de soulager un site qui est trop achalandé, parfois on ne peut pas la mettre sur le même site pour toutes sortes de raison, parce qu'il n'y a pas de place, parce que... Donc, pour soulager un site, il y a deux façons de procéder, soit on l'ajoute sur le même terrain ou soit on l'ajoute sur un terrain à proximité et ça a le même effet. Donc, je ne sais pas si ça répond à votre question, mais ça peut... ça peut... Donc, la distance...

Q. **[148]** Quelques mètres peut-être entre les deux là, mais...

R. C'est ça. La distance entre les bornes peut varier énormément.

(14 h 01)

Q. **[149]** D'accord. Mais, je comprends que quand c'est un site qui est surutilisé déjà, vous essayez de vous retrouver dans un... je fais un rond avec...

R. Un périmètre.

Q. **[150]** ... mes mains en ce moment, mais dans le même périmètre.

R. Hum, hum.

Q. **[151]** Sans dire que c'est zéro. Pour les bornes toujours prévues pour soulager des BRCC existantes trop achalandées, quelle est l'utilisation moyenne en deux mille dix-huit (2018) de ces BRCC trop achalandés? Quel chiffre vous amène à être trop achalandé? En moyenne, là.

R. En fait quand on a... On a dévoilé la moyenne de recharge de nos bornes. Mais on sait que lorsqu'on arrive à plus de deux cent cinquante (250), trois cents (300) recharges par mois, c'est le temps d'ajouter une deuxième ou une troisième BRCC, parce qu'on se retrouve avec un phénomène de file d'attente.

Q. **[152]** Juste un instant. Je n'ai pas répondu à votre question, Madame la Présidente, pensant que vous avez peut-être oublié. Non, je blaguais. C'est la dernière ligne de questions. J'ai dit, je vais continuer, comme ça, il y a personne qui va m'empêcher. Je m'excuse. Blague à part. Maintenant, je prends du temps pour rien. DDR numéro 1 de la Régie, B-0014 (HQD-2, Document 1) page 19, et la

réponse 7.3, en fait la question et réponse. Je vais vous faire lecture.

> Veuillez indiquer comment le Distributeur envisage tenir compte des initiatives du secteur privé, à l'exemple de celle à la référence (iv), dans le déploiement de son réseau de bornes de recharge rapide.

Réponse :

> Le Distributeur tiendra compte du déploiement du réseau de BRCC du secteur privé et ajustera son plan de déploiement pour répondre de façon optimale aux besoins des électromobilistes et soutenir la croissance du nombre de véhicules électriques au Québec.

Qu'entendez-vous par « de façon optimale »? Quelle est la fonction d'objectifs d'une telle optimisation? Objectif, la fonction objectif, je devrais dire. Excusez!

R. Je peux peut-être vous donner un exemple.

Q. **[153]** Allez-y!

R. Lorsqu'on fait des corridors de recharge rapide, donc on installe, on prend une carte puis on fixe,

on établit des points à tous les cinquante (50) kilomètres environ en fonction des services qui sont disponibles. On l'a fait encore la semaine dernière. Et, là, on se rend compte que, à un des points où est-ce qu'on avait établi un site potentiel, on se rend compte qu'il y a une borne Flo, par exemple. Bien, on va ailleurs. Le site est déjà desservi. Donc, on ajuste un déploiement en fonction de l'infrastructure de tiers qui est déjà présente.

Q. **[154]** Vous allez simplement à la suivante dans la liste ou vous refaites une vérification d'où ça serait optimal d'installer la prochaine borne? On y va borne par borne dans notre exemple.

R. Hum, hum.

Q. **[155]** Mais je comprends que c'est peut-être plus qu'une borne à chaque fois. Mais si vous avez une borne Flo qui s'est installée à votre endroit prochain, c'est l'endroit optimal suivant, vous allez vous déplacer vers là, vous dites, hum, il y a une borne, je dois aller vers un autre site. Qu'est-ce que vous faites? Ça se passe comment?

R. Donc, si c'est...

Q. **[156]** Je comprends que vous n'allez pas au même endroit.

R. Si c'est un corridor routier et que c'est, par exemple, dans le cas auquel je fais référence, c'était... ce n'est pas une autoroute, c'était une route régionale, donc on a pris pour acquis qu'une borne à cet endroit-là, c'était suffisant. Donc, on s'en va à cinquante (50) kilomètres plus loin et on poursuit le corridor. Si c'était une région métropolitaine, et on sait qu'il va y avoir énormément d'achalandage, bien, on trouve un autre site à proximité pour complémenter l'offre. Donc, c'est vraiment en fonction de l'achalandage potentiel qu'on fait l'analyse de chaque site. C'est vraiment... Il n'y a pas une solution pour tous les sites.

C'est en fonction, est-ce qu'il s'agit d'une région urbaine, est-ce qu'il s'agit d'une région éloignée, est-ce qu'il s'agit d'un arrêt qui ne sera pas souvent. Donc, tous ces paramètres-là doivent être tenus en compte pour voir quel est le prochain site optimal. Et je vous dirais que, avec l'expérience qu'on a avec le circuit électrique, on fait quand même ça depuis deux mille douze (2012), on commence à avoir une bonne, une très, très bonne idée où est-ce que ça prend des bornes puis où est-ce que ça en prend une deuxième ou une troisième.

(14 h 06)

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Pour enchérir sur ce que disait ma collègue à l'instant, le déploiement privé, le déploiement du Distributeur ne seraient pas antagonistes, ils seraient complémentaires et poursuivent un même objectif, à savoir l'électrification des transports. Et admettons, prenons l'hypothèse que, dans cinq ans, il y aurait un programme gouvernemental fédéral qui permettrait à tous et chacun d'installer une borne puis que le fédéral rembourserait cent pour cent (100 %), bien, à ce moment-là, si les initiatives privées venaient à arriver beaucoup plus vite ou selon une hypothèse qui serait différente de celle qu'on a prise, bien, comme on a indiqué dans le... dans le dossier, le Distributeur ajusterait son plan de façon optimale, à savoir que si finalement, il faut installer moins de bornes, si le Distributeur doit installer moins de bornes tout en conservant le même ratio que celui qui a servi d'hypothèse, le Distributeur s'ajustera en conséquence.

Q. **[157]** Mais je comprends que les bornes qui doivent se brancher privées, qui vont être disponibles, sont des demandes de branchement que vous avez chez

HQD et vous les voyez venir d'avance, elles n'apparaissent pas au radar du jour au lendemain, qu'est-ce que j'en comprends.

Mme FRANCE LAMPION :

R. Ça dépend.

Q. **[158]** Ça dépend. O.K.

R. Oui, il y a... Oui, oui, parce qu'il y a deux hypothèses.

Q. **[159]** La paresse!

R. La borne peut... peut être branchée à un bâtiment existant, auquel cas, on a pas de... on a pas de demande de branchement particulière. Si la borne est branchée de façon séparée avec un compteur distinct, alors là, on voit la demande de branchement. Donc...

Q. **[160]** Oui, juste un instant. Une dernière, toute dernière question toujours un peu sur cette lignée. On a vu dans les prévisions que vous aviez envisagé un certain nombre de véhicules électriques pour la dernière année et on a vu aussi que ça a été largement dépassé sans même que vous ayez installé encore vos BRCC à vous et tout l'effet que vous voulez créer d'engouement derrière vous, mais la question, puis on parle d'optimalité, si je peux me permettre l'expression encore une fois, quand

allez-vous revoir vos prévisions de déploiement en lien avec justement cette vente au-delà des espérances, j'aurais tendance à dire là, de véhicules électriques ou est-ce que vous allez le revoir tout court?

R. On reçoit les statistiques de la SAAQ à chaque mois, donc, à chaque mois, on est en mesure de voir par le code postal des immatriculations où sont les nouveaux véhicules et où il y a des besoins. Donc, je vous dirais que c'est quelque chose qu'on fait en continue. On regarde si les ventes de véhicules correspondent aux endroits qu'on a identifiés et en cours de route, on peut s'ajuster constamment.

Q. **[161]** Mais est-ce que vous l'avez fait à date déjà pour les ventes plus importantes que prévues quand même de façon significative?

R. Je ne sais pas à quoi vous faites allusion quand vous dites « plus importantes que prévues », jusqu'ici, on avait fait des prévisions et puis on voit que nos prévisions correspondent aux ventes.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Et je vais... je vais rajouter également et me permettre de vous... de vous corriger quand vous dites qu'il y a eu des ventes au-delà des attentes alors que des bornes n'ont pas été déployées.

Alors, je vais vous demander de considérer le réseau actuel et notamment le réseau déployé par le circuit électrique qui est ni plus ni moins que Hydro-Québec et l'affirmation qui est la suivante : que ces ventes n'auraient pas eu lieu si le réseau actuel n'avait pas été mis en service.

Q. **[162]** Je comprends, je comprends qu'il y a des bornes, effectivement. Merci. Ça va compléter nos questions. Je vous remercie puis merci pour le dépassement du temps permis.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Cadrin. Le ROEÉ, Maître Gertler.

(14 h 11)

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me FRANKLIN S. GERTLER :

Alors, bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les régisseurs. Franklin Gertler pour le ROEÉ. Je vais être obligé de vous annoncer que je ne serai pas bref. Ça, c'est... Alors, peut-être c'est pas une surprise venant de moi, mais je ne pourrai pas rattraper mon quarante-cinq (45) minutes et peut-être un peu plus je vais utiliser. Je vais...

LA PRÉSIDENTE:

Un peu plus. Un peu? Beaucoup?

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Bien, c'est parce qu'il y a plus de choses, des

documents, nouveaux documents comme il y a presque comme deux panels en un. Ça devient un peu plus compliqué que je pensais là, je... Alors, je ne sais pas s'il... Il est possible que... très possible que je prenne une heure à peu près.

LA PRÉSIDENTE:

O.K. Je comprends là, mais c'est sûr que vous voyez que l'agenda cette semaine...

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Oui, oui. Je comprends.

LA PRÉSIDENTE:

... est quand même assez serré là si on veut terminer la semaine.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Oui. Merci. Bonjour, Monsieur, Mesdames les témoins d'Hydro-Québec. Et « good afternoon witness from E3 ».

Je vais... il y a une mise en garde ou... peut-être je ne devrais pas dire une mise en garde, mais une note de prudence de maître Tremblay sur les unités, sur le vocabulaire. Puis je veux juste... je veux commencer avec quelque chose par rapport à cet aspect-là.

Puis à ces faits-là, je vais prendre le B-0004 qui est le HQD-1, Document 1. Et je veux juste

comprendre parce qu'il y a différentes cibles de mentionnées, aux pages 7 et 8, sur le nombre de véhicules en deux mille vingt-six (2026), en deux mille vingt (2020), deux mille vingt-six (2026), deux mille trente (2030), je pense. Et je veux juste comprendre parce qu'on mentionne d'abord... Puis là je suis aux lignes 26, 25, qui sont vers le bas de la page, à la page 7, on dit :

> Ainsi, le Gouvernement vise l'ajout de 100 000 nouveaux véhicules entièrement électrique [...] et hybrides rechargeables [...] sur les routes du Québec d'ici 2020. Il s'agit [...] d'une étape vers l'atteinte d'une cible de 300 000 VÉ en deux mille vingt-six (2026).

Puis ensuite... D'ailleurs, je viens de découvrir, parce que je cherche un document, qu'il y a un nouvelle version de ce document-là mis à jour. Est-ce que j'ai raison de penser ça? Juste pour la confirmation peut-être. Pas de votre document, mais un plan d'actions de l'électrification, s'il y a une version plus récente maintenant.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Si vous faites référence à la politique énergétique

du gouvernement...

Q. **[163]** Non, je fais référence au plan d'actions d'électrification des transports.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Je ne crois pas, c'est la dernière version qui date du gouvernement libéral.

Q. **[164]** O.K. Mais, c'est... bien là j'ai devant moi, je m'excuse, ce n'était pas mon intention d'aller là, mais c'est... peut-être c'est pas exactement la même affaire, mais c'est dans le... de transporter le Québec vers la modernité, politique de mobilité durable deux mille trente (2030), le plan d'actions deux mille dix-huit, deux mille vingt-trois (2018-2023).

R. Oui. Ça, c'est différent, c'est un...

Q. **[165]** O.K.

R. C'est l'ensemble de la mobilité incluant les transports collectifs, effectivement.

Q. **[166]** O.K. Et est-ce qu'on y retrouve les mêmes cibles au niveau du...

R. Je ne crois pas. Je ne crois pas, sous toute réserve.

Q. **[167]** Mais, on n'en retrouve pas alors, à ce moment-là, c'est ça?

R. Hum, hum.

Q. **[168]** O.K. Maintenant, juste comprendre. Vous dites que ces cibles sont reprises dans la politique énergétique, puis là je suis en bas de la page 7. Puis là, madame la greffière ne m'aimera pas, mais j'ai déposé tout à l'heure la Politique énergétique du Québec. Je ne sais pas si ça apparaît maintenant. Oui. Parfait. C'est super. Parce que j'ai réalisé que c'est pas au dossier.

(14 h 16)

D'ailleurs j'ouvre une parenthèse, parce qu'on est dans le... on s'en va vers le sans papier. Puis je pense qu'il faudrait au moins avoir des hyperliens dans les documents .... ou plus, de déposer les documents qui sont au soutien quand ils sont pertinents, parce que ça devient difficile. Il faut chercher sur le web à quel document on réfère, si c'est pour faire partie de la preuve. Mais des clarifications à ce niveau-là seraient utiles.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je me permets un commentaire là-dessus. C'est que la Politique énergétique, maintenant, la Régie doit en tenir compte en vertu de l'article 5 de la Loi telle que modifiée par la dernière vague de modifications législatives. Donc, je ne pense pas qu'on ait, nous, à introduire ce document-là en

preuve. Il fait partie d'office des dossiers devant la Régie, un document dont la Régie doit tenir compte. Donc, effectivement, je pense qu'il n'y a pas de traitement particulier qui est fait. Ça fait partie maintenant de l'ensemble des documents, comme la Loi qu'on ne dépose pas.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Mais, Maître Tremblay, ce n'est pas une grosse critique, mais c'est pour le plan d'action qui est mentionné à la même page. Ce n'est pas le cas. Alors, je pense que je parle simplement de l'administration de la preuve qui va être plus facile pour les gens qui travaillent à l'écran. En tout cas!

Q. **[169]** Si vous permettez, si vous allez à la page 41, Madame la greffière, puis je pense que, ici, je ne sais pas si les pages... je pense que les pages pdf et pages papier s'alignent. Bon. On dit :

> Atteindre le nombre de 100 000...

En haut de la page, le premier boulet.

> Atteindre le nombre de 100 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec.

Puis ensuite, vers le bas de la page en plus petits caractères... Je ne sais pas si tout le monde est

capable de lire.

> L'atteinte de ces cibles constitue une étape vers une cible encore plus ambitieuse de 300 000 véhicules électriques sur la route en 2026 et de 1 000 000 en 2030, soit 20 % de la totalité des véhicules légers.

Là, je veux juste comprendre, parce qu'on semble... à certains endroits, on parle faire un amalgame de véhicules électriques, totalement de VEÉ, et des véhicules hybrides rechargeables. J'aimerais juste comprendre comment est-ce que, vous, vous comprenez la situation, puis votre projet... parce que ça affecte aussi qu'est-ce que vos témoins de la Californie nous disent. C'est quoi votre compréhension? Avec votre projet, vous visez à rencontrer lequel des deux?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Ce qu'il faut comprendre de l'objectif du gouvernement, puis parfois c'est purement un enjeu de vocabulaire, c'est qu'on peut appeler ça des véhicules rechargeables ou des véhicules électriques, mais peu importe, les deux vocables comprennent la même chose, soit deux types de véhicules, des véhicules entièrement électriques et

les véhicules hybrides rechargeables. Ici, dans les cibles du gouvernement, on ne fait pas de distinction. Donc, le million (1 M), le trois cent mille (300 000), le cent mille (100 000), ce sont des cibles de véhicules rechargeables ou électriques. Donc, c'est le générique.

Q. **[170]** O.K. Alors, je ne suis pas sûr que votre façon... pas votre compréhension, je comprends, vous avez votre compréhension, mais il me semble que vos témoins de la Californie et votre avocat aussi ont une vraie mise en garde, nous ont fait... en tout cas, la mention qu'il faudrait faire la distinction. Mais je vais vous poser une question là-dessus. Vous allez être d'accord avec moi que toutes les questions de, finalement, inquiétude pour la panne électrique ne s'applique pas aux véhicules qui sont hybrides branchables?

R. Je suis d'accord.

Q. **[171]** O.K. Mais vous n'avez pas d'idée de la ventilation de ces cibles-là entre les deux, entre les deux types de véhicules?

R. Nous, on a fait une ventilation. C'est déposé dans le dossier. On a nos hypothèses. Et c'est bien décrit qu'on pense que les véhicules tout électrique vont prendre le haut du pavé et qu'on va

arriver jusqu'à quatre-vingts pour cent (80 %) en deux mille vingt-six (2026). Mais les cibles gouvernementales ne précisent pas la distinction entre les deux types de véhicules.

Q. **[172]** Alors, si c'est quatre-vingts pour cent (80 %), c'est... sur les trois cent mille (300 000), par exemple, en deux mille vingt-six (2026), on aurait deux cent quarante mille (240 000) qui seraient tout électrique, c'est ça votre hypothèse que vous émettez?

R. Le quatre-vingts pour cent (80 %) est atteint à quelle année?

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. En fait, en précision, le dossier déposé ne prend en compte donc que les bornes rapides.

(14 h 21)

Q. **[173]** Oui.

R. Et la résultante des véhicules qui l'accompagnent, que les véhicules cent pour cent (100 %) électriques. Donc dans le dossier, quand bien même le gouvernement aurait ces cibles-là de trois cent mille (300 000) véhicules en vingt vingt-six (2026), au dossier en vingt vingt-sept (2027) on parle de trois cent quatre-vingt-dix-mille (390 000) véhicules tout électriques pour un total

de véhicules électriques confondus avoisinant les cinq cent mille (500 000).

Q. **[174]** En quelle année vous dites?

R. En deux mille vingt-sept (2027).

Q. **[175]** Okay. En deux mille vingt-sept (2027). Parce que votre... Because Mr. Horii was saying earlier, il disait plus tôt, I think that he thought that these targets were quite ambitious, the three hundred thousand (300,000) and the million (1 M) vehicles and I thought, Mr. Horii, when you said that you were referring to, are you referring to an understanding that they're entirely electric, not hybrid rechargeables?

Mr. BRIAN HORII:

A. No, our modelling was looking at a total plug-in electric vehicles, which would be plug-in hybrids as well as battery electric vehicles.

(14 h 23)

Q. **[176]** Okay. Maintenant, à la page 8 du même document, pas celui-là mais de la preuve principale, B-0004, on indique que, puis là, je suis au milieu de la page où c'est écrit :

> En parallèle, le gouvernement énonçait en octobre deux mille seize (2016) la création du Conseil consultatif sur

l'économie et innovation, CCEI, composé de trente-deux (32) leaders socio-économiques québécois. Son mandat était d'élaborer des propositions concrètes et innovantes afin notamment d'accroître l'innovation et de renforcer la compétitivité du Québec. Le rapport déposé à l'automne deux mille dix-sept (2017) recommandait que le gouvernement accélère ses efforts vers l'électrification des transports et proposait différentes initiatives à mettre en oeuvre dont un déploiement massif de deux mille (2000) BRCC.

Alors, je voudrais comprendre, la proposition de Hydro-Québec, si je comprends bien, est de... bon, est de mille cinq cent quatre-vingts (1580) bornes de rechargement rapide en dix (10) ans, sur un horizon de dix (10) ans, c'est bien cela?

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Oui, absolument.

Q. **[177]** Alors, vous, vous... Et puis là, là, vous avez le Conseil qui parle de deux mille (2000) bornes, un déploiement massif, puis moi, je

comprends que, bien, il y a la question du nombre, alors, pourquoi... d'abord, pourquoi l'écart entre qu'est-ce que vous proposez et qu'est-ce qui a été recommandé par ces experts-là?

R. En fait, le Conseil consultatif sur l'économie et l'innovation recommande deux mille (2000) bornes, quant à lui, le Distributeur a fait lui-même ses projections sur la base de ses hypothèses, a tenu compte du ratio idéal et également tenu compte de la volonté de ne pas avoir d'impacts sur les tarifs d'électricité. C'est ce qui explique la différence entre le mille cinq cent quatre-vingts (1580) bornes du Distributeur et le deux mille (2000) qui est issu du rapport déposé par le Conseil consultatif sur l'économie et l'innovation.

Q. **[178]** Et ça c'est... Juste pour comprendre, quand vous parlez des impacts sur les tarifs, ça c'est en prenant l'hypothèse où le coût en capital pour l'opération, pour le service est entièrement assumé par Hydro-Québec, ce n'est pas fait en partenariat avec d'autres acteurs ou investisseurs?

R. Oui.

Q. **[179]** Merci. Et est-ce que vous considérez que qu'est-ce que vous proposez c'est le déploiement massif?

R. Oui.

Q. **[180]** O.K. Et moi, à lire ça, moi, j'aurais eu tendance à dire : bien, ça veut dire peut-être pas sur dix (10) ans et pourquoi... Je vous pose la question un peu sur la vitesse de votre déploiement massif.

R. En fait, si on veut revenir sur le rapport du Conseil consultatif, pour l'avoir consulté moi-même, et il vient... il a été déposé une première fois et amendé une deuxième, il se fait sur un horizon comparable dix (10) ans.

Q. **[181]** O.K. Et concernant... pour revenir à votre préoccupation sur l'impact possible tarifaire, est-ce que s'il y avait d'autres subventions ou des injections de... de certains capitaux ou des subventions du gouvernement fédéral, provincial ou du privé, est-ce que vous pourriez aller plus vite?

Mme FRANCE LAMPION :

R. L'hypothèse est la suivante : c'est qu'on souhaite devancer légèrement la demande...

Q. **[182]** Oui.

R ... pour avoir un effet d'entraînement sur les ventes mais on ne souhaite pas être trop en... trop en avance sur la demande parce qu'avoir des bornes rapides qui ne servent à rien, qui ne sont pas

utilisées, c'est pas... c'est pas une utilisation optimale des fonds. Alors, c'est toujours un équilibre délicat entre être juste en avant mais pas... ne pas non plus gaspiller les investissements. Donc, c'est ce qu'on essaie de faire avec le modèle qu'on dépose, de déployer la bonne technologie au bon moment, et c'est ce qu'on... c'est ce qu'on propose dans notre dossier. (14 h 28)

Maintenant, si on s'est trompés dans nos prévisions, on va s'ajuster.

Q. **[183]** Et revenir voir la Régie à ce moment-là?

R. Bien, on déposera nos ajustements, effectivement.

Q. **[184]** Okay. Just before leaving that subject, Mr. Horii, Mr. Garnett, I wonder whether you'd also assist me with what you think the effect would be of a major economic crisis or downturn on the, I guess, the induced effect in terms of demand, also in terms of the progress in putting in place these, well the fleet, the size of the fleet of all electric vehicles.

So, would I be right to think that if there's a major economic downturn, that would perhaps reduce disposable income and therefore reduce the sales of all electric vehicles, would

that be a sensible hypothesis?

Mr. BRIAN HORII:

A. Well, I think a major economic downturn would reduce sales of all vehicles so combustion engine vehicles as well as electric vehicles. It wouldn't necessarily change kind of the percentage of the vehicles that were electric vehicles, and perhaps because of the savings possible from charging the electricity, it could even incent a higher percentage of uptake of the electric vehicles. It's just really hard to predict.

Q. **[185]** Okay. I thought you might say, the second part of your answer, I thought you might say that the question would also depend on whether that economic downturn is accompanied by a rise or a fall in gas prices or the price of petroleum.

A. Yes, certainly, that would be a factor in consumers decision process.

Q. **[186]** Okay. Là, j'aimerais ça tourner vers le B-0037, Madame la Greffière, si possible, qui est la présentation PowerPoint d'Hydro-Québec de ce matin, si je me souviens bien.

(14 h 31)

Bon. Personnellement, j'espérais que les stations d'électricité seraient plus discrètes que

ça, mais... en tout cas. Ça va être comme une grande station d'essence. Je veux juste aller à la diapo numéro 8, s'il vous plaît. C'est ça.

Là je pense que vous avez dit dans vos témoignages, c'est monsieur Neyrinck, je n'ai pas saisi votre nom. Excusez-moi.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Alors, Michaël...

Q. **[187]** Oui.

R. ... Neyrinck.

Q. **[188]** Neyrinck. O.K. C'est pas facile, j'étais... j'avais pas... j'avais des places aux loges, alors c'est... Alors, je voulais juste voir avec vous. Je pense que vous avez dit que la source de ces informations-là était un rapport de Bloomberg ou une publication de Bloomberg, c'est ça?

R. Oui, absolument, comme indiqué sur l'acétate en référence.

Q. **[189]** Oui, oui. O.K. Est-ce que vous seriez en mesure de le déposer? Parce que personnellement, moi, je ne suis pas abonné à Bloomberg, je n'ai pas accès à ça. Est-ce que ce serait possible de nous fournir, en engagement, l'étude, s'il vous plaît?

R. Absolument. On va prendre ça en engagement.

Q. **[190]** Très bien. Alors...

LA GREFFIÈRE :

Engagement numéro 2.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Q. **[191]** Oui, c'est ça. Fournir l'étude de Bloomberg qui est à la base des graphiques présentés à la page 8 de la pièce P-00... pas P, qu'est-ce que je dis, B-0037. Ça va?

E-2 (HQD) : Fournir l'étude de Bloomberg qui est à la base des graphiques présentés à la page 8 de la pièce B-0037 (demandé par le ROEÉ)

R. Simplement, la petite parenthèse à l'effet qu'il va quand même falloir vérifier la nature de nos abonnements avec Bloomberg et notre capacité à pouvoir ou non diffuser une documentation qui n'aurait pas fait l'objet d'un achat. Donc, Hydro-Québec a accès puisqu'il a payé son abonnement ou il a payé la source, mais on va regarder ça. Ce document-là a été déposé également dans la preuve du Distributeur.

Q. **[192]** Le document au complet?

R. Les deux acétates qui ont été projetés ce matin avaient déjà été introduits dans l'ensemble de la

preuve du Distributeur.

Q. **[193]** Oui, oui, mais pas l'étude qui est derrière.

R. Non.

Q. **[194]** Ça tient sur combien de pages? Juste par curiosité là.

R. Ah! Ça doit être un rapport d'une soixantaine de pages.

Q. **[195]** O.K. Et est-ce que... Parce que là vous parlez des... juste comprendre un peu plus. Ça, c'est mondial, les statistiques qui sont reflétées à ces deux figures-là, c'est sur une base globale, si je comprends bien?

R. Absolument.

Q. **[196]** O.K. Est-ce qu'il y a dans le rapport des éléments qui nous permettent de voir, de manière plus ciblée, l'Amérique du Nord ou la Californie ou le Canada ou le Nord-Est des États-Unis?

R. En fait, je voudrais être certain de ne pas... de ne pas dire de mensonges puisque, comme je l'indiquais, je fais une vigie constante. Donc, il y a différents rapports qui existent. Effectivement, il existe des études qui décomposent pour chacun des pays. Je ne peux pas affirmer tout de suite si ce rapport, celui de Outlook de Bloomberg le décompose. Je penserais que, oui, mais

il faudrait que je le vérifie.

Q. **[197]** O.K. Je ne veux pas perdre le fil. Sur la question, puis c'est peut-être plus pour votre procureur, sur la question de, bon, est-ce que vous pouvez le partager, en tout cas, je serais porté à croire que oui, puis s'il faut donner un certain statut de confidentialité ou limiter seulement aux... ne soit pas, peut-être pas sur le site public de la Régie, mais accessible seulement à ceux qui sont abonnés au SDÉ pour la cause. Il y a différentes façons de faire parce que je pense, si vous voulez l'invoquer, on doit être capable de vérifier, la Régie doit être capable de vérifier l'information.

Il me semble, au même titre que si j'ai un livre de droit au bureau, je l'achète, ça ne me donne pas le droit de le diffuser, j'ai acheté le livre, mais je peux, aux fins des audiences, en faire une photocopie et le présenter. Et je pense que c'est un peu la même chose. Je n'ai pas... quand j'achète le livre, je n'achète pas les droits d'auteur sur le livre. Là c'est parce que ça m'intrigue qu'est-ce que vous me dites par rapport aux autres possibles, et toutes sortes de rapports.

(14 h 36)

Qu'est-ce que j'essaie de comprendre, c'est intéressant, mais je crains, en regardant ces figures à la page 8, qu'ils nous soient pas très, très... mais pas aussi utiles qu'ils pourraient l'être parce qu'il y a toutes sortes... il y a l'Inde là-dedans, il y a la Chine, il y a toute l'Afrique. Il y a bien des places qui ont des conditions, des prix d'électricité, des conditions sociales, économiques très différentes de l'Amérique du Nord. C'est pour ça que je vous pose la question. Est-ce que c'est la meilleure information qu'on peut avoir sur la question du progrès probable des véhicules électriques et la proportion entre électrique et à combustion, et aussi le progrès général que ça démontre aussi de la flotte ou des achats, selon lequel des deux?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Je préciserais que...

Q. **[198]** Oui.

R. Excusez-moi! Dans l'acétate précédente, juste avant celle-là...

Q. **[199]** Oui.

R. ... il était fait état, fait référence aux ventes de véhicules rechargeables pour l'année deux mille dix-huit (2018) aux États-Unis.

Q. **[200]** Oui.

R. Et on a accès à ces données-là. Et on peut constater que les véhicules tout électrique sont en très, très forte progression par rapport aux véhicules hybrides rechargeables. Alors, on voit, en regardant les ventes des États-Unis, qu'il y a une très forte corrélation avec le rapport de Bloomberg.

Q. **[201]** O.K. Mais à ce moment-là, est-ce que vous êtes en mesure de nous fournir cette étude-là?

R. Oui, parce que, ça, c'est public. C'est publié de façon publique.

Q. **[202]** Mais sans admettre que l'autre, vous ne pouvez pas le fournir. Peut-être on peut m'aider, parce que je ne sais même pas de quoi vous parlez.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. En fait, la précision, c'est que la courbe qui explique la tendance relative aux ventes aux États-Unis a été déposée dans la preuve du Distributeur.

Q. **[203]** O.K. Mais pas... Est-ce que vous voulez me pointer où?

R. Donc la référence, HQD-2, Document 1.1 à la page 6 de 18, la figure R-1.1-A, ventes de véhicules électriques aux États-Unis en deux mille dix-huit (2018).

Q. **[204]** Est-ce qu'on peut le voir à l'écran s'il vous plaît? Je ne suis pas sûr que je l'ai.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Ce serait la B-0014 selon moi... B-0032. Pardon.

Q. **[205]** O.K. Ça va. Merci. Puis c'est Electric Drive Transportation Association. C'est ça la source?

R. Oui.

Q. **[206]** Qui est un site web alors ou quoi, à ce moment-là?

R. C'est une association de promotion des véhicules électriques.

Q. **[207]** O.K. Mais si je comprends bien, la courbe compare... je lis un peu mal, mais c'est les véhicules tout électriques (VEÉ)...

R. Hum, hum.

Q. **[208]** ... qui est la courbe orange, puis l'autre qui est bleue, qui est les véhicules hybrides rechargeables. Mais l'autre figure que vous avez montrée avec Bloomberg quand on regardait la page 8 de la présentation, B-0037, comparée, on voyait aussi le nombre de véhicules à combustion qui progressait. C'est ça que j'essaie de comprendre.

(14 h 41)

R. Effectivement, EDTA ne publie que les statistiques de vente de véhicules rechargeables.

Q. **[209]** Excusez-moi?

R. EDTA ne publie que les...

Q. **[210]** Okay.

R. Les statistiques de ventes de véhicules rechargeables.

Q. **[211]** Okay. Mais à ce moment-là, ça m'amène, that brings me a question then for Mr. Horii and Mr. Garnett. If we go back to that, Madame la Greffière, si on peut retourner à B-0037, c'est ça. So, when I saw this, these two figures at page 7 of B-0037, which is one, the Figure 1 which is the annual global light duty vehicles sales and the other one is global light duty vehicle fleet.

What it raised in my mind, I just had this question that I think is important from an environmental point of view, it's all very well to progress in the number of electric vehicles but I'm less encouraged if, at the same time, the total number of vehicles on the road is increasing at maybe not quite as fast a rate but all we're doing is enabling the third car or whatever the number is in California, the seventh car, or are we actually getting gasoline and diesel-powered vehicles off the road.

Mr. BRIAN HORII:

A. Well, how the vehicles are being used is actually an interesting question, because what we see in regions that don't have a significant charging infrastructure, is that the all-electric vehicles will only be used for short trips and if there's a likelihood that the vehicle has to be charged more than once on a trip, then it won't be taken at all.

So, you know, in many ways, how the vehicle is used and how many we see effect of driven miles of internal combustion engine travel that they're replacing, is actually highly dependent, I believe, on the infrastructure. If we talk about, you know, the long trip, and if you only have a battery electric vehicle that can travel a hundred (100) miles and you need to go a hundred and fifty (150) miles and there is no fast-charging network, you're not going to take that vehicle, you're not going to stop along the way and sit for four hours while that vehicle charges.

So, I would say that currently, in the early stage of the market without a big DCFC infrastructure, we're probably not doing a great job at replacing those internal combustion miles driven. It is sort of mostly for those who can use

it as, you know, commuter vehicles and can charge it at home. But, you know, I think through the DCFC network you can really expand the market and really start to make the electric vehicle the prime vehicle rather than just the secondary or the third vehicle.

Q. **[212]** And I don't know, forgive me, I don't know the details in California, I know you're further along than most places. Are you far enough along that you're actually seeing that effect in having fast-recharge stations?

A. I wouldn't say that the infrastructure is built out enough. I think that will happen soon with the money from the Volkswagen settlement, the two billion dollars ($2 G), a large portion of which will be dedicated to building up the fast-charging network.

But currently, for example, if you drive the main north-south corridor, in California, it's about a three hundred and fifty (350) mile drive from Los Angeles up to San Francisco, the other major metropolitan area, there's not really any major cities in between, the fast-charging networks you see now are really just the Tesla networks, which are there to sort of promote the private

sales of those Tesla vehicles and are a big part of sort of the role(?) out in advertising for Tesla. But, you know, other than Tesla, you're not really seeing a lot of sort of long intercity travel like that because the infrastructure, I think it will be there, it's just not quite there yet.

Q. **[213]** You see, because I represent environmental groups and we're generally favourable to this proposal, but we also need to make sure that it's actually going to replace the gasoline and the diesel engines and, from a consumer point of view, the proposal is to have the cost of this rolled into the costs that are picked up by all of the consumers. So that's why I'm asking you that question.

(14 h 46)

Do you think that, I'm interested to hear what you say about how the build-out has to lead, and I took note of that, but is what's now being proposed, one thousand five hundred and eighty (1,580) recharge stations, *bornes*, it's so much more elegant, but is that of a scale to do the trick? I mean, of course there's also, I'm going to get to the geographical issues in Quebec, to do the trick to start really displacing gas

consumption and carbon emissions?

A. I believe so, because that's why we looked at this issue of the BEV, the DC fast-charger ratios, to take a look at whether an infrastructure build-out of this size was sufficient to support, you know, this growth on this pathway to a million (1 M) plug-in vehicles by twenty thirty (2030) and we see it being completely consistent with what the literature is saying.

And I think just the notoriety and the exposure of a commitment to do the DC fast-charging program will, you know, encourage a lot more purchases because you're not only, as a purchaser, be looking at what network is there now, but what do I expect to be there two years from now, three years from now, four years from now. I can sort of make my purchase decisions in anticipation, well, not just anticipation but on the well-founded expectation that that infrastructure will be there to support me.

You know, for example, for me, I work at a very environmentally conscious firm yet I don't drive a battery-powered electric vehicle. I've thought about buying a plug-in hybrid, for example, or I've thought about buying a battery electric

vehicle, but I'd like to pass this car on to my kids in a couple of years. And they live in apartments, and so there's no way they'd be able to make use of the car, and they wouldn't be able to use it to even drive home, you know, to see me. So, you know, there's a real big range anxiety block, I think, that exists without that DCFC network out there.

Q. **[214]** Okay. Thank you. Well, actually, one other thing I want to ask you. If you're going from LA to San Francisco, for example, this is an example, and you've got a rechargeable hybrid, I mean, is there going to be a big displacement in that scenario of gas by the existence of a fast-recharge network?

A. I would say with a fast-recharge network you would see a displacement. If it was just a slow-recharge network, no. People would just fill up with gas and they would just use it as a regular combustion engine vehicle.

Q. **[215]** Okay. Maintenant, pour les témoins d'Hydro-Québec, je suis dans la preuve principale, HQD-1, Document 1, B-0004, puis je suis à la page 23 qui se trouve être la section avec la conclusion de la partie, première partie si on veut.

(14 h 49)

Dans l'annexe et on voit l'affirmation à l'avant-dernier paragraphe :

> Par le soutien qu'il apporte à la pénétration des véhicules électriques, le projet aurait un impact positif sur l'économie québécoise, par exemple, grâce au remplacement de l'essence par de l'électricité propre et renouvelable produite localement.

Alors, je comprends que là, l'énoncé est surtout par rapport à la balance des paiements, si on veut, parce qu'on ne doit pas... on a pas à importer de l'essence qui n'est pas produite ici mais j'aimerais savoir si vous avez quantifié le remplacement d'essence que vous préconisez avec votre... ou que vous attendiez parce que là, on vient d'entendre monsieur Horri mais ce serait quoi le déplacement de... ou remplacement de l'essence auquel on pourrait s'attendre pour être conforme finalement... pas conforme mais dans l'esprit de... de la politique énergétique et la transition?

Mme FRANCE LAMPION :

R. C'est un calcul qui est relativement facile à faire.

Q. **[216]** O.K.

R. Donc, basé sur... basé sur nos prévisions. J'ai pas les chiffres actuellement mais ce qu'on peut... ce qu'on peut constater en ce moment c'est que souvent, on voit que des ménages achètent un deuxième véhicule...

Q. **[217]** Oui.

R. ... comme véhicule électrique et que dans les faits, ce véhicule-là devient le premier véhicule parce que c'est... c'est tellement plus pratique et agréable à conduire. Donc, on peut penser basé sur... sur cette observation-là que la très grande majorité des véhicules qui vont être adoptés par les québécois vont devenir des premiers véhicules et vont déplacer des véhicules à essence.

Q. **[218]** Mais vous ne l'avez pas calculé, c'est pas au dossier encore là?

R. Non.

Q. **[219]** O.K. Bien, j'hésite à vous faire faire des calculs, je ne sais pas si, Madame la Présidente, c'est quelque chose que la Régie trouverait utile, d'avoir l'essence...

LA PRÉSIDENTE :

En fait, je me questionne sur l'utilité de cette donnée-là, sur...

Me FRANKLIN S. GERTLER :

O.K. Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

... ce qu'on a à faire dans ce dossier-ci, je ne suis pas certaine.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

O.K. Parfait. Je vais passer à d'autres choses.

Q. **[220]** Maintenant, toujours dans la B-0037...

LA PRÉSIDENTE :

Maître Gertler, juste avant de continuer, je veux savoir, votre engagement sur les données de Bloomberg...

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... est-ce que ça tient toujours ou...

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

... ce n'est plus requis?

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Non, non.

LA PRÉSIDENTE :

Ça tient toujours?

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Oui, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Q. **[221]** Toujours dans la B-0037, pas toujours mais de nouveau, excusez-moi, puis là, je suis à la page 5. Bon, ici, on voit que vous dites, puis je suis à droite :

> Comparaison entre les pays délicate compte tenu des différences de contexte importantes, par exemple.

Puis là, vous donnez vos... vos cinq boulets : superficie... ou carreaux :

> superficie du territoire, distance des routes principales;
>
> climat température;
>
> habitudes de déplacement, distances parcourues;

quatrièmement,

> concentration de la population, densité du logement;

et cinquièmement,

> proportion des véhicules compatibles avec une recharge rapide.

Alors, je veux juste savoir, est-ce que vous pouvez être plus précis ou peut-être que c'est déjà dans la preuve... la preuve mais comment est-ce que vous avez tenu compte dans votre proposition de chacun de ces éléments-là? On est d'accord avec l'énoncé en général mais je veux savoir quel est l'ajustement qui est fait justement.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Mais en fait, dans... dans son contexte, ces éléments ont été... ont été cités pour justement prendre toute la mesure et la difficulté de comparer une région ou un pays...

Q. **[222]** Oui.

R. ... en particulier. Donc, en fait, c'est tous ces éléments-là qui sont pris en compte et s'appuient un peu... ce que je disais, s'appuient un peu et certainement sur l'expertise du circuit électrique. Donc, forcément, le circuit électrique connaît la superficie du... du Québec, effectivement, on tient compte des réseaux primaires et secondaires, donc, le point ici c'était d'expliquer que le Québec ne peut pas être comparé, par exemple, à la Californie puisqu'on a pas la même infrastructure routière. Quant au climat, bien, le circuit électrique tient compte du climat et de la température, tient compte

de tous ces facteurs-là.

(14 h 54)

Donc, pour ce qui est des habitudes de déplacement et la distance parcourue, bien, c'est... c'est en fait les origines destination, les distances parcourues que... que la SAAQ compile ou le ministère du Transport, donc ce sont tous des éléments qui sont pris en compte. Pareil pour la concentration des habitations. Le point était que tout le monde ne vit pas à Montréal, que le territoire est étendu et qu'il faut tenir compte effectivement des gens qui ne vont pas avoir accès à la recharge à domicile.

Pareil pour la proportion des véhicules, les premières générations de véhicules tout électriques n'étaient pas compatible avec la recharge rapide. Et on voit notamment le modèle Mitsubishi qui, lui, est un hybride, mais qui est lui par contre compatible avec la recharge électrique. Donc, c'est tous ces éléments qui sont pris en compte et qui font partie du quotidien d'un opérateur de réseaux de bornes de recharge rapide.

Q. **[223]** O.K. Mais, globalement, ces différences-là que vous soulignez dans la situation du Québec, dans le marché du Québec, font en sorte que, si je

prends la superficie du territoire, la distance des routes principales, le climat, ces choses-là vont faire en sorte que vous devez avoir, j'imagine plus de bornes et des bornes plus rapprochées que vous auriez dans une autre place, par rapport au nombre de véhicules aussi?

R. Vous avez totalement raison et c'est un peu l'explication que je donnais qui est en lien direct avec le ratio, le ratio optimal et on expliquait donc que ce ratio, au départ, pour favoriser l'émergence des véhicules et pour couvrir... avoir le nombre de bornes minimal pour couvrir l'étendue du territoire, c'est pour ça que ce ratio était à un pour cent douze (112) au départ, avec une progression au fil du temps.

Q. **[224]** O.K. Alors, ça justifierait l'implantation un peu plus généreuse, si on veut, pour réaliser, réaliser la transformation que vous voulez voir.

R. C'est exactement ce qu'on propose. Quand on parle d'un ratio pour un pour cent douze (112), c'est déjà un déploiement généreux puisque, je le rappelle, le ratio optimal est de un pour deux cent cinquante (250). Et même après dix (10) ans, on ne s'y rend pas complètement puisqu'on s'arrête à un pour deux cent trente-deux (232). Donc,

effectivement, à un pour cent douze (112), on favorise l'offre par rapport à la demande.

Q. **[225]** Maintenant, dans la preuve principale, excusez-moi, Madame la Greffière, je fais un peu va-et-vient, le B-0004 à la page 8, vous mentionnez aussi... puis là, à la page 8. C'est ça. Un instant. Non, c'est plus haut, excusez-moi. C'est ça, au tout début de la page. On voit :

> 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.

Maintenant, j'ai soumis en preuve, puis c'est le C-ROEÉ-0017, une carte. Puis j'étais simplement, je voulais comprendre qu'est-ce que ça veut dire les... Est-ce qu'il y avait un sens technique pour vous les grands axes routiers partout sur le territoire? Parce que c'est mentionné dans la Politique énergétique. Est-ce qu'il y a un sens technique à ça au ministère des Transports?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Non. En fait, c'est simplement de s'assurer de

couvrir tous les autoroutes du Québec et toutes les routes secondaires de façon à ce que peu importe où un véhicule électrique circule, il ait accès à une recharge rapide à l'intérieur d'une cinquantaine de kilomètres.

Q. **[226]** O.K. Et si... si on regarde cette pièce... pas pour le Nunavik là, vous n'allez pas le... on va descendre un petit peu, j'imagine, Madame la Greffière. Vous êtes encore plus ambitieuse que moi. Je vais avoir l'air raisonnable pour une fois, c'est intéressant. Non, je veux juste... vous l'avez ici.

(14 h 59)

Alors, si je comprends bien, puis je ne veux pas là, il faut faire la différence entre le Canada et les États-Unis d'abord, je pense que, ça, c'est pas mal de connaissance officielle de la Régie. Mais si je comprends bien, quand vous parlez des grands axes routiers, vous parlez d'abord de ceux qui ont l'écusson bleu et rouge, c'est-à-dire les autoroutes, c'est bien ça?

R. Oui.

Q. **[227]** Puis ensuite, c'est là où ça devient un peu plus difficile de savoir. Est-ce que vous parlez également... Là, je vois qu'on ne voit pas

l'autoroute 50. Je présume que c'est compris là-dedans aussi, qui est près de Mirabel?

R. Oui.

Q. **[228]** Dans votre liste, ça devrait être là. Et si on part de la route 117 qui s'en va vers... bien en haut de Tremblant puis s'en va vers Mont-Laurier jusqu'en Abitibi, est-ce que ça ferait partie de votre parcours?

R. L'ensemble du réseau routier du Québec fait partie de nos plans de déploiement à plus ou moins court terme.

Q. **[229]** O.K. Alors, on parlerait également du 155 en s'en allant au Lac-Saint-Jean puis...

R. Absolument. Oui.

Q. **[230]** 175, 132 pour faire le tour de la Gaspésie?

R. C'est déjà fait.

Q. **[231]** O.K. C'est bon. Vous êtes Lucky Luke, c'est ça, vous tirez plus vite que les questions. C'est bien. Bon. Maintenant, j'ai une autre question par rapport à ça, puis c'est une préoccupation. Il y a toute la question de liens avec... Parce qu'on sait qu'il y a beaucoup de gens qui aiment ça aller visiter la Gaspésie et aller en Abitibi. Mais il y a beaucoup de Québécois qui veulent aller à Ogunquit aussi. Alors, c'est quoi la situation par

rapport aux liens avec... bien, l'Ontario, le lien avec l'État de New York, le Vermont, le New Hampshire et le Maine?

R. C'est une excellente question. En fait, Ogunquit est une grande préoccupation pour nous. On a des discussions avec le Maine, avec l'État du Maine depuis quelques années, et avec les juridictions avoisinantes. L'Ontario en est une; le Nouveau-Brunswick, on est inter-opérable avec le réseau du Nouveau-Brunswick; on est inter-opérable avec une grande partie de l'Ontario. On a des discussions avec New York. L'idée en fait à terme, c'est que notre réseau de bornes soit inter-opérable avec tous les autres réseaux de l'est de l'Amérique du Nord.

Q. **[232]** O.K. Mais votre plan présentement nous amène à la frontière...

R. Oui.

Q. **[233]** ... de tous ces endroits-là?

R. Oui. Notre carré de sable, c'est le Québec.

(15 h 02)

Q. **[234]** Bon. Maintenant... Quelques questions encore.

LA PRÉSIDENTE :

Je voulais juste vous rappeler, Maître Gertler, que ça va faire une heure.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Oui. Oui, je sais, mais je fais mon possible, Madame la Présidente.

Q. **[235]** Dans les réponses aux questions du ROEÉ, les DDR que là, je vais trouver la référence, excusez-moi, c'est le B-0017, je crois, on avait posé la question... on avait posé la question 2.1 qui se trouve à être à la page 8, on vous posait la question 2.1 qui était... portait sur le nombre de bornes qui seraient installées aux horizons de trois, cinq et dix (10) ans, et là, votre réponse c'est que :

> Cette information n'est pas disponible actuellement, il est inutile de prévoir trop à l'avance des zones à couvrir, lesquelles doivent tenir compte de la pénétration réelle des véhicules électriques par région. Comme indiqué, le Distributeur surveillera le marché et ajustera son plan de déploiement en conséquence.

D'abord, là, on se situe, je sais que c'est pas des années, mais on se situe deux ans... deux mois après votre réponse, est-ce qu'il y a eu des changements? Est-ce que vous êtes capable

d'avoir... de nous donner une meilleure idée à la Régie aujourd'hui sur le déploiement que vous prévoyez à ces horizons-là.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Mais ce qu'on a déposé c'est un nombre de bornes par année qu'on souhaite déployer.

Q. **[236]** Oui.

R. Donc, ça, ça reste nos objectifs. Maintenant, à chaque année, ce qu'il faut qu'on fasse, si on a, par exemple, cent quinze (115) bornes à déployer cette année, on vise des sites, comme j'expliquais précédemment, mais pour chacun de ces sites-là, on doit faire une série de vérifications. Donc, on doit vérifier, par exemple, s'il n'y a pas d'autres titres immobiliers sur le terrain, on doit vérifier s'il n'y a rien dans le sous-sol, on doit vérifier si le triphasé est à proximité, et à chacune de ces vérifications-là, le site peut tomber. Donc, c'est pour ça qu'on arrive pas à annoncer à l'avance les sites très très précis puisqu'on doit faire ces vérifications-là avant que le site soit confirmé.

Donc, on a une idée générale d'où est-ce qu'on s'en va puis au fur et à mesure que les vérifications se font, on est en mesure de préciser les sites. Et il faut tenir compte dans

l'identification de ces sites-là également de l'achalandage des sites existants. Si on voit, par exemple, qu'à Laurier Station, on a des files d'attente à plus finir, bien, c'est certain qu'on va s'ajuster.

Q. **[237]** O.K.

R. Donc, c'est pour ça que ça ne peut pas être fait comme dix (10) ans à l'avance, ça doit être fait vraiment en juste à temps.

Q. **[238]** O.K. Je veux juste comprendre votre réponse... O.K., Excusez-moi.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Et en complément, le Distributeur a bien précisé que son plan de déploiement tiendrait compte de l'accroissement réel du nombre de véhicules sur les routes et notamment la proportion de véhicules tout électrique qui sont les véhicules cibles pour ce type d'infrastructure, donc, le Distributeur validera d'année en année si l'infrastructure à déployer accompagne bien le bon nombre de véhicules.

Q. **[239]** O.K. Merci. J'aimerais comprendre votre... vos réponses à la lumière de qu'est-ce que monsieur Horii dit, qu'il doit y avoir... que l'implantation doit être le moteur, si on veut, de... de

l'expansion ou du recours aux véhicules électriques, alors, comment est-ce qu'on doit concilier avec votre... votre approche et de voir finalement la pénétration des véhicules avant?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. 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.

(15 h 02)

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.

Q. **[240]** Merci. J'achève, Madame la Présidente. La Régie vous avait demandé, puis je pense que vous allez le savoir, je ne sais pas si c'est nécessaire d'y aller, au document B-0014 qui est la réponse à la DDR numéro 1 de la Régie. À la page 15, vous avez répondu à la question 6.2 de la Régie qui

demandait à savoir si vous avez fait des demandes d'aide financière auprès du gouvernement provincial pour une contribution au financement des coûts d'installation des bornes de recharge rapide et similaire à la démarche envisagée ou à la subvention qui vous avait été promise, je pense, par... Je devrais peut-être vérifier ça. Je comprends que le fédéral vous donne une certaine subvention?

R. C'est exact. On a déposé...

Q. **[241]** Madame McKenna, je pense, a fait une annonce, c'est ça?

R. Oui. On a déposé à Ressources naturelles Canada quatre projets de déploiement de bornes de recharge rapide, trois d'entre eux ont été acceptés. Et donc on va recevoir cinquante pour cent (50 %) des coûts de déploiement pour ces trois projets-là qui représente cent (100) bornes rapides. Ça, c'est avec le fédéral.

Q. **[242]** Sur quel horizon cent (100) bornes rapides?

R. Celui-là, c'était pour dix-huit (18) mois, dix-huit (18) mois. Donc, ce déploiement-là doit être fait avant le trente et un (31) mars deux mille vingt (2020).

Q. **[243]** O.K. Et dans le dernier budget, on parle de

subvention pour l'achat de véhicule, mais vous n'avez pas d'autres...

R. Le gouvernement provincial n'a pas de subvention pour le déploiement...

Q. **[244]** Non, mais c'est pas ça ma question. Je vous parle au niveau fédéral, excusez-moi.

R. Ah!

Q. **[245]** Le dernier budget du fédéral qui vient après l'annonce de madame McKenna...

R. Hum, hum.

Q. **[246]** ... est-ce qu'il y a d'autres choses pour vous au niveau de subvention de l'installation des bornes?

R. Oui. On s'attend à une phase 2 et une phase 3 de ce... En fait, c'est une phase 4 et... 3 et 4...

Q. **[247]** Oui.

R. ... de ce programme-là, effectivement. Donc, après les dix-huit (18) mois, il devrait y avoir une autre phase et encore une autre par la suite.

Q. **[248]** Qui représente à chaque coup combien de bornes?

R. Bien ça, ça va dépendre combien on va en déposer. On est en train actuellement de préparer la prochain... le prochain dépôt.

Q. **[249]** O.K.

R. Et on va mettre autant qu'on peut.

Q. **[250]** Mais, c'est un autre cent (100) ou un autre cinq cents (500) ou c'est un autre cinquante (50), c'est quoi?

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. En fait, pour même être un peu plus précis, il y a actuellement donc, ce que ma collègue appelle la phase 3 qui est actuellement en appel de proposition. Donc, toutes les parties voulant appliquer ont jusqu'au seize (16) mai deux mille dix-neuf (2019) pour présenter leur dossier à Ressources naturelles Canada. Et pour répondre à votre question, c'est surtout dépendant de ce que la... Ressources naturelles va bien vouloir attribuer comme somme. Donc, nous sommes tributaire des sommes qui seront allouées par le fédéral. Donc, il est clair qu'on va demander le plus possible tout en restant cohérent avec notre plan de déploiement.

Q. **[251]** Alors, on parle de combien de... un million de dollars (1 M$) ou quelque chose comme ça?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. On parle d'environ un maximum de cinquante mille dollars (50 000 $) par borne rapide.

Q. **[252]** O.K.

R. C'est ce que Ressources naturelles Canada peut donner. Et donc dans ce... dans le dernier dossier où est-ce qu'on a reçu cent (100) bornes, on parlerait donc de cinq millions (5 M$).

Q. **[253]** O.K.

R. Par contre, comme nos coûts de déploiement son en-deçà du cent mille (100 000 $), ça ne sera pas tout à fait cinq millions (5 M$), mais on pourrait aller chercher jusqu'à un maximum de...

Q. **[254]** O.K. Puis maintenant, le fédéral a aussi annoncé dans son budget une nouvelle subvention pour l'achat de véhicule, c'est ça?

R. Exact.

Q. **[255]** On est en attente de voir j'imagine le détail. Est-ce que vous considérez que cela va accélérer le virage vers le véhicule tout électrique auquel vous allez assister et aider, j'imagine?

R. Il faudra voir quels sont les... quel est le règlement, l'application de ça, parce que pour l'instant, il y a énormément de points d'interrogation. Au moment où on se parle, ce que ça fait, c'est que ça freine le déploiement parce que les gens attendent de savoir qu'est-ce qui va être subventionné. Par la suite, bien on verra

parce que vous n'êtes pas sans savoir que le gouvernement fédéral a annoncé un maximum de quarante-cinq mille dollars (45 000 $) donc... et que la plupart des véhicules tout électriques sont au-delà de ce prix-là. Alors, il faudrait voir quel sera l'impact.

(15 h 12)

Q. **[256]** O.K. Maintenant, pour revenir à l'écran puis la question 6.2 de la Régie dans sa DDR numéro 1, la Régie vous avait posé si vous aviez fait des demandes auprès du gouvernement provincial et vous, vous avez répondu :

> Il n'existe pas à l'heure actuelle de programme provincial, de l'aide au déploiement des BRCC.

R. C'est exact.

Q. **[257]** Maintenant, c'est pas ça exactement ça la question, c'est que : est-ce que vous avez demandé au provincial ou, je ne sais pas, au Conseil du ministre ou au ministre des Ressources naturelles ou au Fond Vert dans une enveloppe discrétionnaire ou autre de subventionner une partie du projet?

R. On a eu ces discussions-là au moment du dernier... de l'élaboration du dernier plan d'action sur les véhicules électriques.

Q. **[258]** Oui.
R. Mais le gouvernement a choisi d'attribuer les fonds à d'autres endroits qu'au déploiement de bornes de recharge publique.
Q. **[259]** Mais ça, ça date de quand même quelques années de ça.
R. Oui. Hum-hum.
Q. **[260]** En quelle année ces discussions-là?
R. C'était en deux mille quinze (2015), je crois.
Q. **[261]** O.K. Et il y a pas eu d'autres discussions avec le nouveau gouvernement là-dessus?
R. Bien, en fait, il y a le... le MTQ, le ministère des Transports du Québec...
Q. **[262]** Oui.
R. ... qui a une petite enveloppe...
Q. **[263]** O.K.
R. ... pour soutenir le déploiement de bornes de recharge rapide dans les aires... dans les haltes routières...
Q. **[264]** O.K.
R. ... au Québec et... et il va utiliser cette enveloppe-là pour soutenir le déploiement de bornes du circuit électrique. Donc, tous les fonds qui seront attribués à ce déploiement-là seront soustraits, naturellement, des dépenses du

Distributeur pour l'installation de ces bornes-là.

Q. **[265]** O.K. Parce que nous, on a déposé un extrait d'une étude qui a été référé dans notre preuve puis l'extrait c'est C-ROEÉ-18, pas besoin d'y aller, Madame la Présidente... la greffière, mais c'est l'étude de Marcon sur le « Business case for investing in electric vehicle direct current fast charge station infrastructure », ça, vous le connaissez ce rapport-là?

R. Oui.

Q. **[266]** Du Conseil canadien du ministère de l'Environnement. Alors, c'est pour ça, eux, ils disent que, bon, ça prend un grand soutien gouvernemental, c'est comme ça que ça se fait au Canada.

R. Hum-hum.

Q. **[267]** Alors c'est pour ça que je pose la question: Est-ce que vous êtes allés voir pour voir si le Fond Vert entre autres pourrait subventionner avant de demander aux consommateurs d'assumer ce réseau?

R. Bien, en fait, j'aimerais juste préciser qu'on ne demande pas aux consommateurs de l'assumer puisque le projet est autofinancé, donc, ce sont les ventes additionnelles de...

Q. **[268]** Oui.

R. ... d'électricité qui vont financer le déploiement. Donc, on ne... on ne touche pas au tarif d'électricité des consommateurs.

Q. **[269]** O.K., mais ça, j'imagine que c'est une question de calcul parce qu'on dit aussi qu'on ne peut pas déployer trop vite, votre collègue dit : « Il ne faut pas avoir trop d'impacts sur les tarifs », alors, ça ne peut pas être les deux, mais je vous pose quand même la question : vous n'avez pas fait de demande pour avoir un financement du gouvernement parce qu'il n'y a pas de programme, c'est ça, vous n'avez pas fait de demande?

R. Exact.

Q. **[270]** Pas au ministre des Ressources naturelles, le nouveau?

R. Non.

Q. **[271]** Et ni au... ni au Fond Vert?

R. Non.

Q. **[272]** O.K. Puis c'est pas des discussions que vous aviez avec TEQ non plus?

R. Non.

(15 h 17)

Q. **[273]** Une dernière chose, et je pense là, c'est par rapport au suivi. Toujours dans les réponses à la Régie, la Régie avait posé une question qui est la

1.3 puis c'est dans la B-0014, je suis à la page 4, c'est une question... moi, qu'est-ce qui me... me préoccupe c'est la question du suivi, et vous avez dit dans votre réponse à la question 1.3, qui est plus bas un peu, Madame la greffière, c'est ça, on vous pose la question :

> Veuillez élaborer sur le traitement comptable envisagé par les distributeurs lors des dossiers tarifaires annuels relativement aux dépenses associées au projet, notamment les charges d'exploitation et d'amortissement.

Puis là dans votre réponse, parce qu'à l'heure qu'il est, je ne veux pas tout le lire, mais on dit essentiellement que les... Vous dites que :

> [...] les revenus de recharge aux bornes ou à domicile feront l'objet d'une prévision annuelle. Ainsi, les revenus de recharge aux bornes, correspondant aux Frais de recharge, seront présentés distinctement à la rubrique Revenus autres que ventes d'électricité tandis que les revenus de recharge à domicile seront intégrés

dans les prévisions des ventes du Distributeur et ne pourront faire l'objet d'un suivi distinct.

O.K. Là dans l'autre paragraphe, vous dites :

Les coûts d'approvisionnement liés aux recharges, quant à eux, seront intégrés dans les prévisions d'approvisionnement du Distributeur et ne pourront également faire l'objet d'un suivi distinct.

Et ça, je veux juste comprendre. Si on prend pour acquis que la majorité des revenus garantissant la rentabilité du déploiement ou les revenus, du moins, des bornes proviendraient des recharges à domicile, pourquoi ils ne pourraient pas faire l'objet d'un suivi distinct? J'aimerais ça juste comprendre.

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Bien, ce qu'on exprime ici, c'est que les prévisions de ventes de recharge à domicile vont simplement être intégrées dans les prévisions de ventes au tarif D. Alors, il n'y aura pas de... on ne fait pas de prévisions par usage dans ce type de prévisions.

Q. **[274]** O.K. Mais, c'est pas les prévisions. Moi, je

parle de... vous parlez plus de... vous parlez ici de suivi. Je ne sais pas s'il y a une différence pour vous.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Mais, en fait... Excusez-moi.

Q. **[275]** Est-ce que c'est « suivi » dans le sens de la comptabilité ou...

R. Oui.

Q. **[276]** ... ou suivi dans le sens de rapport annuel?

R. Bien, la question qui était posée ici, c'était comment est-ce que nous allons... enfin, la façon dont on a compris cette question, c'est comment est-ce qu'on va refléter les éléments de revenus et de coûts dans nos demandes tarifaires. Alors, on indiquait, pour chacun des grands éléments, où est-ce qu'il allait se retrouver dans nos rubriques qui sont suivies dans ces dossiers-là.

Alors, pour ce qui était des revenus aux bornes, on a une rubrique particulière qui est celle « autres que vente d'électricité » qui va être utilisée pour suivre de façon... pour refléter de façon précise les ventes qui sont faites aux bornes.

Pour ce qui est des ventes à domicile, il n'y aura pas... c'est-à-dire qu'on le présente de

façon prévisionnelle. Et à ce moment-là, bien, ça va faire partie des ventes au tarif D. Il n'y a pas de... il n'y aura pas de compteur séparé pour les recharges à domicile versus le reste de l'usage à la maison. C'est pour ça qu'on ne peut pas le suivre.

Q. **[277]** O.K. Mais, est-ce que vous êtes capable de par les caractéristiques de la charge, de donner un certain suivi à la Régie sur ces questions-là? Surtout avec les compteurs intelligents, je ne sais pas.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. En fait, comme c'est indiqué dans la preuve, on regarde la consommation moyenne d'un véhicule sur cinq kilomètres, mais on ramène à sa consommation totale sur une année et on ramène donc en proportion qu'est-ce qui va être fait sur le réseau à domicile versus sur le réseau public. C'est comme ça que ça a été... que ça a été calculé.

Q. **[278]** O.K. Mais, ça, c'est pour l'aspect prévision. Moi, je parlais pour l'aspect suivi, c'est pour ça que je veux comprendre. Sur votre capacité ou votre incapacité. Peut-être je me trompe là, vous connaissez mieux ça que moi, mais je veux comprendre, dans la mesure du possible.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Donc, pour ce qui est du suivi des ventes, comme je vous disais, il n'y aura pas de mesurage distinct à la maison pour la recharge de véhicule. Maintenant, pour les coûts d'approvisionnement, c'est un peu la même chose. On ne peut pas distinguer dans l'approvisionnement qu'est-ce qui est utilisé et à quelle fin. Le suivi... et maintenant quand vous parlez de suivi du projet, peut-être c'est plus ça qui vous intéresse.

Q. **[279]** Hum, hum.

R. Ce suivi-là, on se proposait de le faire dans notre rapport annuel. Alors là, pour le suivi des coûts, des investissements, on propose de le faire dans notre rapport annuel.

Q. **[280]** O.K.

R. Qui est également disponible chaque année.

Q. **[281]** O.K. Très bien. Ça fait le tour pour moi, Madame la Présidente. Merci, Messieurs, Dames. Thank you very much gentlemen, I hope we can get you some better weather the next two hours before you have to go home. O.K. Thank's very much.

LA PRÉSIDENTE:

Merci, Maître Gertler. Alors, on va terminer les audiences maintenant pour poursuivre demain à neuf

heures (9 h 00). Je voulais juste vous informer que les notes sténographiques sous forme papier ne seront pas disponibles ce soir parce que quand il y a des notes sténographique en anglais, c'est un peu plus long, donc ça devrait être disponible demain matin. Je vous remercie beaucoup et bonne soirée. Avez-vous compris? Ça va être prêt quand ça va être prêt et numérique et papier. Merci. Bonne soirée à tous. À demain.

AJOURNEMENT