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 9 AVRIL 2019

VOLUME 2

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

COMPARUTIONS

Me ANNIE GARIÉPY
avocat de la Régie

REQUÉRANTE :

Me JOELLE CARDINAL et
Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY
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 et
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 DE HQD	
FRANCE LAMPRON	
STÉPHANIE CARON	
MICHAËL NEYRINCK	
BRIAN HORII	
OLIVER GARNETT	
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me ANDRÉ TURMEL	6
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me HÉLÈNE SICARD	113
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me DOMINIQUE NEUMAN	150
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me JEAN-PHILIPPE FORTIN	181
INTERROGÉS PAR Me ANNIE GARIÉPY	196

LISTE DES ENGAGEMENTS

PAGE

E-3 (HQD) : Quelle est la fréquence d'utilisation des bornes du circuit électrique par les propriétaires de Tesla par rapport à celle des autres types de véhicules; et spécifier, pour l'année 2018, sur les 143 000 recharges effectuées aux bornes rapides du circuit, combien l'ont été par les propriétaires de Tesla (demandé par l'AQCIE-FCEI) 35

E-4 (HQD) : Déposer les études qui établissent le kilométrage parcouru par année, principalement au Québec, pour les véhicules électriques (demandé par UC) 121

E-5(HQD) : Produire une liste de études pertinentes traitant de l'effet induit. (demandé par UC). 127

E-6 (HQD) : Fournir copie de l'entente intervenue avec les municipalités en lien avec l'installation de BRCC (demandé par UMQ) 189

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce neuvième (9e) jour du mois d'avril :

PRÉLIMINAIRES

LA GREFFIÈRE :
Protocole d'ouverture. Audience du neuf (9) 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. Poursuite de l'audience.

LA PRÉSIDENTE :
Bonjour à tous. Bienvenus à cette deuxième journée où on va procéder, on va continuer le contre-interrogatoire des témoins d'Hydro, HQD. Alors, Maître Turmel pour l'AQCIE et la FCEI. Je vois que vous êtes déjà en place.

Me ANDRÉ TURMEL :
Oui. Bonjour, Madame la Présidente. Bonjour...

LA PRÉSIDENTE :
Vous avez annoncé deux heures?

Me ANDRÉ TURMEL :
Oui.

LA PRÉSIDENTE :
O.K. Et vous pensez prendre votre deux heures?

Me ANDRÉ TURMEL :

Je pense que oui.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

Me ANDRÉ TURMEL :

Peut-être un peu plus, mais habituellement j'essaie de me tenir à l'intérieur de ce que j'avance.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Je vous remercie beaucoup.

PREUVE DE HQD

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce neuvième (9e) jour du mois d'avril, ONT COMPARU :

FRANCE LAMPRON

STÉPHANIE CARON

MICHAËL NEYRINCK

BRIAN HORII

OLIVER GARNETT

SOUS LA MÊME AFFIRMATION SOLENNELLE, déposent et disent :

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me ANDRÉ TURMEL :

Dans un premier temps, donc... Bon. Bonjour aux

Régisseurs. Bonjour au Panel. Dans un premier temps, je vais remercier HQD d'avoir remis le courant chez moi à une heure (1 h 00) du matin cette nuit et mon voisinage, ce qui m'a permis de souper aux chandelles hier avec ma conjointe. Elle n'était pas malheureuse, mais... Bon. Alors, bref, on a quand même été victime un peu, comme beaucoup de québécois ce matin là, de cette panne-là évidemment et de ce verglas qui n'en finit plus. Bon. Ceci étant dit, j'ai avoué, j'ai donné le petit mot de remerciement ce matin.

Alors, nous voilà donc au contre-interrogatoire de l'AQCIE et de la FCEI. Et on le fait un peu en deux temps. On a deux analystes, on sert deux clients et évidemment tout est un peu interrelié, mais monsieur Gosselin m'accompagne et, un peu plus tard, monsieur Blain également le fera.

Q. **[1]** Alors, bonjour au Panel. Bonjour aux témoins. Good morning. Alors, peut-être si on veut commencer par... on va commencer par regarder la littérature. Et à ce compte-là, je vais vous demander, Madame... de la littérature relative aux véhicules, bien sûr, à la pièce C-FCEI-0020.

And I would turn now to Mr. Horii. Mr. Horii, through your evidence, you have, when

you filed your evidence, from my understanding, you referred to some studies that you have consulted, is that right?

Mr. BRIAN HORII:

A. That's correct.

Q. **[2]** Okay. Am I right that you have referred to those studies but you have not, at the time, filed them with your file, they were not produced as evidence at first glance.

A. I believe that's correct, yes.

Q. **[3]** Okay. And throughout the course of the process of the information request, we have asked and requested those studies to be provided and they were not provided, and they were supplied in filed in by our client in the docket. So, have you taken cognizance of those studies filed in...

A. You mean do I know about the studies or do I know the whole history of what was requested when and what was filed when.

Q. **[4]** No, do you know about the studies that we filed.

A. Yes, I do.

Q. **[5]** Okay, perfect.

A. I am familiar with the studies.

Q. **[6]** Okay, just to make sure because we are going to

go into those studies. So, pièce C-FCEI-0020, in the first studies written by William Sierzchula and others, entitled "The influence of financial incentives and other socio-economic factors on electric vehicle adoption," je vous demanderais Madame la Greffière d'aller à la page 10 de 12 du PDF, troisième paragraphe en haut à gauche, montez un peu plus. O.K.

I'm going to quote you the paragraph that begins with, there's a quote there about how to be cautious with respect to this kind of study or environment. So, in that study, at the paragraph beginning by,

> However, this study also provides three notes of caution to countries that expect that they can achieve high EV adoption rates by increasing their levels of financial incentives or charging infrastructure. Firstly, the descriptive analysis identified several countries that displayed a relatively weak relationship between the two factors and EV market share. Secondly, it is possible that financial incentives or charging

infrastructure mask other dynamics which are significant in driving EV adoption. Consequently, building policy only those two factors may not support important underlying elements. Thirdly -and I'm going to ask you a question a question about this one- due to the constantly evolving environment during the emergence of a radical innovation industrial dynamics may change from year to year. Therefore, while the study does show that financial incentives and charges infrastructures are positively correlated to national EV market shares, it is definitely not evidence of a causal relationship and should be treated with prudence.

(9 h 02)

You got that? So as a general question, would you agree with this last part we've began with the "thirdly". That third section of the paragraph?

A. I'm just reviewing it on there.

Q. **[7]** Okay.

A. Sure I would generally with that and you know I'd

like to point-out... again we've only used the literature for sort of benchmarking the reasonableness of our scenario modeling. You know, it is partly for this very reason that there's such difficulty in really teasing-out sort of induced effects from the literature because it is very... there are a lot of factors that are going on. We didn't think it was prudent actually, to just take the numbers from the literature and try to, you know, extrapolate from them, but rather, you know, as I explained earlier, we built-up this case of the Hydro-Québec case and the reference case and used that instead to come-up with our numbers. ,And just look to the literature to see, you know, if we're in the ballpark.

Q. **[8]** Okay. So this study, as you may have read, is using data from twenty twelve (2012). Are you aware of that?

A. That sounds correct.

Q. **[9]** Okay. Do you believe that since twenty twelve the EV market has evolved?

A. Certainly.

Q. **[10]** If so, how would you characterized this overall evolution?

A. I mean, as I was talking yesterday about the S

curves we would expect to see with new technologies, a reduction in prices and we've seen that through a reduction in the costs of the batteries. We're seeing new types of products come out both in terms of design, range and features and this is, you know, something we would just naturally expect to happen with a new market like this.

Q. **[11]** So this evolution, from your understanding, does that in fact change the dynamics of the market in itself or it's from the the same ...?

A. Well I mean, I'm not sure how much those changes really affect the analysis that we've done, because again we're looking at a difference in these two scenarios and in our reference case, it assumes you will have this evolution in the technology. We will have these advancements, you will have this reduction in battery prices and vehicle prices. So the fact that the market is changing I'm not sure I'm seeing the relevance to the work that we've provided in our report.

Q. **[12]** I'm asking you. You are a specialist, so I'm asking you to establish do you think the trend, the market has evolved and just characterizes... it's one thing to say it has evolved, but how would you

describe the evolution of that market? Are there some key factors that occur in twenty twelve (2012) that are not present today or it's kind of the same component, same variables that we see?

A. I would say it's just you know moving along a path of evolution, I don't think I would say it's necessarily, you know, a massive change in twenty twelve (2012). I mean it's an advancement of a new technology, we expect to see large changes in the early years with the new technology. So I'm not sure what you're really seeking with your question.

Q. **[13]** You, so this study made in twenty twelve (2012) with data from twenty-twelve (2012) does it still have some relevancy to you today?

A. Certainly, because if you look at the study, it's not just you know charging infrastructure that it looks at. It looks at many other factors that affect a vehicle uptake, you know, globally. And it's showing quite clearly that there is a relationship between EV charge and infrastructure and vehicle uptake. And it's not the only study that's showing that. Now certainly, you know, there can be argument, you can have batteling literature about what the exact amount of the impact of the infrastructure is, but I don't think

you'll find literature that says there isn't that positive impact.

Q. **[14]** Okay. Now I would... Madame la greffière, nous allons aller à la pièce C-FCEI-0023 à la page 2 du texte. La page 5. So in the second study that you have I think referred but did not produce in the evidence but that we did at page 5 of 17 of the PDF this is from... No in fact, sorry, I don't want to mislead you. That's the HQD that does quote that evidence. That document written by Vergis and Chen. I just want to verify if it's the right one. Descendez Madame. Je pense que c'est page 2 du texte, descendez, encore. Je veux juste voir c'est quoi la page, okay, c'est ça. Okay, non c'est bon. Page 2, oui. Okay, parfait. At the bottom of the last paragraph, the study says and I quote :

> Our study collected data on the market variables that existing literatures has identified as important to electric vehicle sales and applied similar statistical method to those using Scierzchula, the one that we discussed, to perform a comprehensive and empirial fifty (50) state comparisons of BEV market with the

goal of contributing to a growing body of literature with that.. will assist state governments in developing policy that supports development of the BEV markets.

So just to make clear, so we sad that Scierzchula study well that was published in twenty fourteen (2014) used data from twenty twelve (2012). That sounds right?

A. That sounds right.

Q. **[15]** And that study Vergis and Chen that was published in twenty fourteen used data of twenty thirteen (2013)?

A. That sounds right.

Q. **[16]** Okay perfect. So if we look at that study and if we go at page 4, Madame la greffière, page 4, la page 4 papier qu'on voit, excusez-moi. En descendant un peu... montez un peu, excusez-moi. So it's table 4. C'est page suivante... Ah c'est la page 7, faut descendre excusez-moi, c'est un peu fastidieux, mais bon. Table 3. Alors allons à table 4. Okay. So in that table 4, in the Vergis and Chen study, document that you have consulted and read, we see that the, well the Richard station... I just to want to look for a word,

l'effet. I'm trying to mismatch French and English here. In the study we see that the charging infrastructure is... numbers that we see appears to be .06, where in Scierzchula the same number would be .13. Okay? I'm trying to compare here apples with apples. If those two are apples. So in this one we have for the charging infrastructure .06 and in Chula 0.13. So my question to you does that useful? to you?

A. That's clear.

Q. **[17]** My question to you is why, in what you have filed you have used Scierzchula study for your comparison instead of Vergis and Chen which kind of uses the same methodology as Scierzchula, but with more recent data? So in fact, you go it?

A. I have it yeah. And the answer is quite simple. If you look at the Vergis and Chen document, it's just the research report as opposed to the Scierzchula article which is, you know, a peer reviewed document, an energy policy which is one of the, you know, top publications in the energy field. So if you're looking at sort of what the weight of the papers and what the importance, is there's no comparison. I mean Scierzchula is probably one of the most quoted and cited piece of literature out

there on this induced effect. So you know when we looked at these it was clear energy policy would be the one to go with so the shares of of a paper... would be the one to rely on. And again, we're using it just as a benchmark. We're not using it to sort of form the basis for induced effect assumption, but we just thought if we're going to look at a benchmark, you know, let's look at the leading paper on the subject.

Q. **[18]** I do understand that you seem to give a lesser weight to that study if I understand, than the one from Scierzchula. Is that what you said? Because it's just a research report when Scierzchula is a peer review report. Is that...

A. And there's a very big difference between a Research Report and a peer review journal article. The energy policy article goes out to, you know, other experts in the field who also can get the data, can check the analysis, can thoroughly go through the entire paper and check, you know, it's accuracy whereas the research report... maybe there's some internal reviewers but by no means does it go through the same kind of process.

Q. **[19]** Maybe, but have you looked at this one. You say maybe but this one uses, I mean is the result

of a I mean using real data. It's not if I understand a pure... it's not a solely researcher paper. They have used data.

A. Certainly they say they use data but the quality of that data we don't know what information may be missing. We don't if there may be, you know, problems in the area structure for these regressions, you know. We don't know if there's sort of bias inherent in the analysis not because of the form of the model, but just because of the way it's been executed and analysed. And we're certain that that kind of analysis occurs for a journal like the energy policy.

Q. **[20]** But that's a general statement. Could you show me where you see problems that you just described? Can you show us an item where clearly it shows a lack of credibility or something because you see... well we may find out that - we may find out... did you find out any issue with this study yourself?

A. You know, as part of my engagement it wasn't expected that I would go in and reproduce all of these analysis, which is essentially what you're asking for. What I'm saying is if I look at a paper that's not peer reviewed, I don't have the

same confidence in it that I do with the peer reviewed paper and I don't think the burden is on me, as an expert, to go and redo that research report just so I could say - Oh yeah... you know,, it looks good. I think it's better to be cautious and say I'm going to rely on the highly respected journals peer reviewed article and base my benchmarking on that.

Q. **[21]** Okay and I'm not asking you to review the analysis of the report, because you said that you would... you think that this could be put aside for this X and Y reason, but you have no reason for saying, just to say that generally speaking you prefer a peer reviewed paper rather than research report. Is that what you are saying finally?

A. I think I've said it quite clearly, if given these two reports I'm going to rely on the peer reviewed energy policy report.

Q. **[22]** But even though that the result... Okay so are you totally dismissing that study or even with those results that you see, can you see a beginning or an indication that the addition of charging stations on the purchase of vehicles, has evolved over the years using those sole numbers?

A. Actually I have no basis for saying that this

number is any different because of any evolution. You know, I don't know what this number would have looked like had they used twenty twelve (2012) numbers. Could by just the nature of their analysis (inaudible) of the data they had. You know, maybe it would have been a similar number.

Q. **[23]** Okay. Un instant s'il vous plaît. Madame la greffière, nous allons aller à la pièce C-FCEI-0019, à la page 17 de 40 du PDF. So we'll go the Woods and all study entitled Regional Charging Infrastructure for Plug-In Electric Vehicles, a case study of Massachusetts. So have you read that study Mr. Horii?

A. Yes I have.

Q. **[24]** Okay. Where you aware of the fact that that study was available when you used the report?

A. Let's see. Let me just double check and make sure it was actually one of the pieces that we reviewed prior to producing the report. Yes it was.

Q. **[25]** So it was. I mean you were... you did consult it at the time or you were aware that it was published?

A. Both.

Q. **[26]** So would that say that it is what we can say a reputable study? You did use that wording in some

answers to ours from FCEI but from your standpoint can we see that this study, the Woods one... ?

A. Yes I would classify this as a reputable study.

Q. **[27]** And just to compare apples with apples would that put that study in the kind of peer review or research paper as we just discussed minutes ago? Where would you kinda of put this one?

A. I would definitely put it closer to a research paper than a peer review journal article.

Q. **[28]** Okay. So a research paper can also be a reputable study, right?

A. Well you have to keep in mind it's a fairly new field, so we look for the best information that's out there. Had we had a peer reviewed journal article in energy policy for example on this topic, we certainly would have looked to that and given that high weight as well. But the (inaudible) study is one of the better studies out there, given that we don't have that same level of peer review.

Q. **[29]** Perfect thanks. Now looking at this within the study itself, at table 2, we have this on the screen now. Table 2 entitled « Reddition Models Results' Top One Hundred Countries » and then there's a description at the first line of number of ports per ten thousand (10,000), I suspect. How

would you... so you'll see the number, the coefficient there would be at two point thirty-nine fifty-seven (2.3957). How would you... and I would ask you comment, how would you interpret or explain to us that coefficient associated with the ports with respect to the impact on adding such a charging station? Just explain to us what this says?

A. Sorry it's taking a little bit longer because we didn't actually rely on this study for the induced effect. We've looked at it for the number of charges per vehicle, so what it different in focus. Both without seeing the exact model's specification, it looks like the implication of the coefficient is... let's see... for every port added you'd be adding two point three nine (2.39) PEVs per capita. Per ten K.

Q. **[30]** BEVs being battery electric vehicles, is that what you've said?

A. PEV's. Plug-in electric vehicles.

Q. **[31]** So does that include... okay only for plug-in so that does not include all types of... this is for, you say for plug-in vehicles or for charging stations? Just want to (inaudible). Okay two point four (2.4)... you said two point four

vehicles? Right? And now which kind of vehicles are they? You say there are plug-in vehicles, is that what you said?

A. Well according to the table there, it says number of PEVs per capita.

Q. **[32]** Yes okay, exactly.

A. But again this is not an analysis that I relied on for either my forecasting or my benchmarking, so you know, I answer your questions to the extent I can, but I haven't delved depth into this.

Q. **[33]** No offense, it's not an exam. I just want to have your reading of what you see as somebody who knows this technology. Now, Madame la greffière, on peut aller à la page 5 du document papier, si on descend. I'm looking for ten point five percent (10.5%) somewhere. So within that study under 2.1 aggregate EVSE and PEV counts, we see that it says that well, the figure shows the location of twelve thousand (12,000) publicly available charging stations indexed in the AFDC station locator data base. Through those years the average station in a data base provides two point five (2.5) charging plugs with eighty percent (80%) of plugs classified as providing hight point of power, ten point five percent (10.5 %) are classified as DCFC and this is

the question on this ten point five percent (10.5 %).

(9 h 30)

We discussed just minutes ago about this two point four (2.4) PEV quite efficient. Am I right to say that, in fact, the maximal impact for a fast-charging station, according to this model, would be limited to twenty-four (24) vehicles.

A. I'm sorry, how are you coming up with your twenty-four (24) vehicle number?

Q. **[34]** Yes, sorry, I just have... So, under the hypothesis where all of the induced effect would come from those stations, the DCFC, so under this ten point five percent (10.5 %) DCFC, could we gather from that that the maximum impact for installing fast chargers would be limited to twenty-four (24) vehicles for each station. Is that something that you read out of that?

A. No, I don't read that at all.

Q. **[35]** Okay. Give me an explanation if I...

A. I mean, it sounds to me like you're trying to somehow take the ten and a half percent (10.5 %) and apply that to those regression coefficient to say that some share of that is due to vehicles, and you're trying to say that...

Q. **[36]** No, I'm just asking you a question.

A. I mean, all I can comment on is, you know, the study looked at total, L2 and DCFC chargers together. It then isolates what's the effective DCFC versus L2 chargers. Now, we would certainly expect the impact of DCFC chargers to be much grater, if not perhaps, you know, the entirety, almost the entirety of the impact because when I was talking yesterday about, like inner city travel or multifamily dwellers where they need to be able to charge quickly, the DCFC is going to provide the convenience and the speed that they would need in order to expand the market to them, whereas the L2 chargers, you know, they could be convenience chargers, but they certainly aren't going to relieve that range anxiety or that, you know, charging (inaudible) for those who don't have dedicated charging or at work charging, something like that.

But the literature isn't really clear on what exactly the DCFC effect alone is, and that is one of the issues with the literature.

Q. **[37]** Okay. And now, going back to your evidence or where you say that there is, in your model, in fact, there's a value of two hundred and seventy-

one (271) vehicles, right, that has been used for each charging station?

A. I mean, it varies over the years.

Q. **[38]** But...

A. Two seventy-one (271) sounds like about right for the average.

Q. **[39]** Yes. And so, that is eleven (11) times that twenty-four (24) number that we tried to establish so can you explain to me why there would be such a difference, if there is.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je vais faire une objection parce qu'on tente de mettre des mots dans la bouche du témoin. Le chiffre de vingt-quatre (24), là, je sais pas si c'est des pourcents ou véhicules, le témoin a dit que ce n'était pas la démarche qu'il fallait faire, c'est ce qu'il a dit. Et mon confrère lui a même coupé la parole sur la fin de sa question.

Alors, on est en train de mettre des mots dans la bouche de l'expert. J'aimerais qu'on lui pose une question qui est juste et qui respecte le contenu de son témoignage.

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui, un instant, ça sera pas long. Bon, je vais peut-être reformuler ma question.

Q. **[40]** So, in the previous exchange, I think you mentioned, with respect to the Table 2 that we just looked at that, in fact, you said that it was coming from the entirety of the effect, you thought, came from DCFC. Is that, I think, what you said? I don't want to misquote you.

A. Yes.

Q. **[41]** Sorry, yes.

A. Sure. So, as I said, it's not clear from the literature but my expectation is the vast majority of the benefits would be coming from the DCFC network rather than the slow-charging network. (9 h 35)

Q. **[42]** Okay. It's easier, I think, this way. Now, based on the fact that this entirety could come from the effect, come from the DCFC, what would be the overall number of vehicle that you would see according to the numbers, the coefficient you see at 2.4.

A. Well, I'm a bit uncomfortable in just trying to sort of extrapolate from this sort of regression analysis which, you know, I really haven't reviewed for the purpose of my testimony here, you know. What we looked at this report for, again, was this ratio of the number of BEVs to chargers and we

looked at that as part of our analysis of, you know, how much of a DCFC infrastructure would you need to support BC Hydro, I'm sorry, big slip, Hydro-Quebec provincial goal of a million (1 M) vehicles par twenty thirty (2030), so I just don't think I'm in a position at this point to extrapolate from a study that I haven't had a chance to review.

Q. **[43]** Okay. And maybe last question, could you, even though I understand what you said, well, draw any conclusion or comparison between this two point four (2.4) coefficient that we just discussed in comparison to the, in this evidence, two hundred and seventy-one (271) number that we have in the evidence. Are there any relationships at all or you see no relationship at all. I just want to understand if it's...

A. So, just to make clear, there may be a relationship, but I don't want to be assuming that a relationship exists without having had the chance to really look at the analysis that underlies the work done here.

Q. **[44]** Okay. But the fact that your number is much more important, that's not an issue for you, the fact that two point four (2.4) instead of two

hundred and seventy-one (271), there's no relationship at all we can see or draw from that.

A. I mean, again, we looked at this report for the ratios it comes up with in terms of vehicles supported per charger and it came up with numbers, I believe, I don't know, I'll check with my colleague here, he may have the numbers at his fingertips.

Q. **[45]** Okay.

A. So, this report came up with numbers in the range of a hundred and nine (109) BEVs per charger and that's what we looked at in terms of looking at the whole range of charging results.

Q. **[46]** But under (inaudible) from your colleague, Mr. Garnett, it is in the study itself Mr. Garnett, I just want to make sure that we got the entire information.

Mr. OLIVER GARNETT:

A. Yes, we took the ten point five percent (10.5 %) from page 5.

Q. **[47]** Yes.

A. And we combined that with the EVs per public charge point from page 8 and then we used an assumption about the portion of EVs that are BEVs of fifty percent (50 %) to convert that to the number of

BEVs per DCFC.

Mr. BRIAN HORII:

A. But again I point out, this was just another piece of literature that we looked at. We didn't in any way use these particular numbers for analysis work.

Q. **[48]** Okay. And then, continuing on this discussion, this one hundred o'nine, one hundred o'nine (109) went in your evidence at page 27 of the PowerPoint or evidence, the way you call it, the number that you placed there was two hundred and seventy-one (271). I just want to, again, draw the comparison with this one hundred o'nine (109) and this two hundred and seventy-one (271) that you are provided, and my question may be directed to Mr. Horii.

A. So, is your question whether those numbers are comparable, what exactly is your question?

Q. **[49]** I mean, your colleague just referred to that study that you draw, the overall result was, could you re-explain that because you arrived to one hundred o'nine (109) from this, you're using that study number, right? And now, we're trying to draw a comparison between that one o'nine (109) and this two hundred and seventy-one (271) that you are... that is part of your evidence. Is that correct?

Okay. You get it Mr. Garnett? Okay.

(9 h 40)

Mr. OLIVER GARNETT:

A. Yes. So, the one hundred and nine (109) number is a value of total DC fast-chargers for the entire region relative to the number of Evs. That is a completely separate analysis from trying to understand the induced effect for each DC fast-charger that's built, how many EVs are incentivized. And also, you're comparing a number that's DC fast-chargers relative to BEVs to a number that's total EVs to DC-fast chargers. So, they're not comparable.

Q. **[50]** Okay, thank you. Now, we'll go to the presentation you've made yesterday, la pièce B-0042 Madame la Greffière, la page 3. Excusez-moi un instant. Okay, at this page, you're presenting, I think, the ratio showing until twenty twenty-seven (2027). Je vais le changer en français parce que ça... Excusez-moi. Ah, okay. C'est pour ça que ça marchait pas, c'était dans la présentation d'HQ. J'étais dans le mauvais tableau avec le mauvais témoin, excusez-moi.

Alors, bonjour aux témoins d'HQ. Donc, dans votre présentation d'hier à la page 3, ça fait

qu'on va changer, Madame la Greffière, à B-0037, oui, à la page 3. Ça, c'est la page 2, je pense. Okay. C'est la page suivante. Bien là, vous êtes... Voilà. Excusez-moi. Bon, on y arrive.

Alors donc, à la présentation d'hier, vous montrez donc ce ratio BRCC versus véhicules entièrement électriques à l'horizon deux mille vingt-sept (2027). Est-ce que vous pouvez me confirmer que le numérateur de ce ratio inclut la totalité des VEÉ qui seront vendus, incluant les Tesla.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Alors, je confirme qu'effectivement ce ratio est basé par borne de recharge rapide supportant le nombre de véhicules entièrement électroniques, y compris les Tesla puisque les Tesla sont compatibles sur les bornes de recharge universelles.

Q. **[51]** Okay. Parfait. Est-ce que vous avez des données sur la fréquence d'utilisation des bornes Circuit électrique par les propriétaires de Tesla, Madame Lampron.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Oui, bien sûr.

Q. **[52]** Est-ce que celles-ci sont inférieures à celles

des véhicules en général?

R. En fait, je les ai pas avec moi, il faudrait que je les consulte,là. J'ai pas cette information-là.

(9 h 45)

Q. **[53]** Bien, vous l'avez pas avec vous mais est-ce que c'est facile pour vous de les obtenir, si je vous le demande en engagement?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

En fait, je pense qu'il faudrait que la question soit plus précise, pas « avez-vous des données » là.

Me ANDRÉ TURMEL :

Si vous avez...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

On est ouvert à ça, c'est pas une objection...

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui, oui.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

... mais c'est juste qu'on le précise adéquatement.

Me ANDRÉ TURMEL :

Si vous avez écouté ma question, c'est la fréquence d'utilisation des bornes du circuit électrique par les propriétaires de Tesla, donc quelle est-elle? Et comparer à celles des autres véhicules, des Tesla vis-à-vis les autres types de véhicules. Ça

vous va, Madame?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Oui, c'est possible.

Q. **[54]** Vous avez bien compris?

R. Hum, hum.

Q. **[55]** Parfait. Merci. Ça va, Madame... Oui.

LA GREFFIÈRE :

Ce sera l'engagement numéro 3. Excusez.

Me ANDRÉ TURMEL :

D'accord.

Q. **[56]** Des questions en rafale. Sur les cent quarante-trois mille (143 000) recharges effectuées en deux mille dix-huit (2018) sur les bornes rapides du circuit, encore là peut-être combien l'ont été par les propriétaires de Tesla? Ça va revenir peut-être un peu dans la même... Est-ce que, dans le même engagement, prenons l'année deux mille dix-huit (2018) et donnez-nous l'information que vous pouvez avoir. Comme ça, on fera un seul engagement. Donc, l'engagement... la phrase s'ajoute à l'engagement que j'ai déjà dit là sur les cent quarante-trois mille (143 000) recharges de deux mille dix-huit (2018), sur les bornes rapides du circuit, combien l'ont été par les propriétaires de Tesla. Ça va?

E-3 (HQD) : Quelle est la fréquence d'utilisation des bornes du circuit électrique par les propriétaires de Tesla par rapport à celle des autres types de véhicules; et spécifier, pour l'année 2018, sur les 143 000 recharges effectuées aux bornes rapides du circuit, combien l'ont été par les propriétaires de Tesla (demandé par l'AQCIE-FCEI)

Et maintenant, toujours dans la même image que l'on voit à l'écran, donc vous me confirmez, Monsieur Michaël...

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Je peux le répéter, Michaël Neyrinck.

Q. **[57]** Pardon. Oui. Là je ne voulais pas vous... Juste me confirmer que le dénominateur inclut, dans ce qu'on voit, seulement les nouvelles bornes du circuit électrique qui ou seront ajoutées dans le cadre du projet? Je veux savoir votre ratio?

R. Alors, je vais essayer d'être le plus précis possible. Donc, quand on parle du ratio, comme je l'ai expliqué hier, il est issu, donc il prend acte de différents éléments, notamment le nombre de bornes actuellement en service et le ratio

actuellement en oeuvre servant d'éléments de référence. Donc après, quand on parle de un pour cent douze (112), c'est l'incrémental sur les bornes déjà en service.

Q. **[58]** Merci. Un instant. Et donc, pour bien comprendre votre réponse, donc ce que je comprends, c'est que ça n'inclut pas les autres bornes publiques dans le dénominateur?

R. Alors, comme on l'a expliqué, vu que c'est une projection vers l'avenir, on a effectivement pris en compte que le déploiement opéré par le Distributeur compte tenu de tous les autres points qui ont été expliqués hier.

Q. **[59]** Bon. J'aurais ensuite une liste de questions que je ne poserai pas parce qu'elles étaient en lien avec des questions qu'a posées mon confrère de AHQ-ARQ et il y a un engagement qui a été pris hier, l'engagement 2, je pense, ou 1. Donc, simplement pour dire que je m'intéresse aux réponses de l'engagement qui suivra, mais je nous évite ce passage, pas pénible, mais ce passage-là, donc on gagne du temps.

Ensuite, si on veut aller à la page... Madame la Greffière, oui, excusez-moi, on vous fait travailler. B-0016. B-0016 donc c'est question-

réponse à la page... question 10.7, je vais vous donner la page, excusez-moi. C'est à la page 43. (9 h 50)

So, now turning to our friends at E3, in that question, you were asked to, if you see that answer and question, to provide references to some of the lines that you had in your report, and then you refer to two reputable studies again. So, to your knowledge, those studies, were they making any distinction between Tesla cars and stations versus other cars and other stations. Were there kind of a, yeah, Tesla taste to it or not.

Mr. BRIAN HORII:

A. Neither I or Oliver Garnett, we can't recall whether the Tesla information was separated out in those studies or whether it was just included.

Q. **[60]** Okay. That's a safe answer. If you don't recall, you don't recall so okay.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Je voudrais pouvoir faire un commentaire, s'il vous plaît.

Q. **[61]** Oui.

R. La question est relative au ratio du nombre de véhicules par borne. Je rappelle que le Distributeur n'a pas nécessairement tenu compte des

conclusions de E3 dans le domaine du ratio puisque le Distributeur a établi lui-même son ratio qui est évolutif sur la base du ratio actuel et prend en compte l'évolution du parc attendu de véhicules tout électriques et a tablé son ratio en fonction de cette progression-là.

Q. **[62]** D'accord. Maintenant, donc, on va aller dans votre preuve de HQ, si vous voulez bien, Madame la Greffière, à la B-0004, à la preuve générale, à la page 15. Sorry, before, avant de venir à vous, sorry, I missed one because your answer that not recalling... I thought that the other questions were not relevant but, in fact, Madame la Greffière, désolé, on va revenir, donc c'était à la pièce B-0016, c'était la page 43 de 56.

So again, in the same table, peut-être descendre un peu plus, so you may recall this answer. So, another question but on other, you know, the statistics coming from the US Government for twenty seventeen (2017) and twenty sixteen (2016), on those ones, to your knowledge, again, would those statistics include Tesla cars and Tesla stations with respect to other cars following, bien, descendez un peu plus bas peut-être, excusez, pour aider les témoins, désolé . Encore. Oui, it's

study 130, descendez encore, Madame la Greffière, c'est le numéro 130 et le numéro 109. C'est des ratios, désolé.

So, with respect to those US statistics, do those include or specify for Tesla cars and stations or is it amalgamated or consolidated. Do you know or do you recall?

(9 h 55)

Mr. BRIAN HORII:

A. I know that we did not make any specific adjustments for Tesla, but we also did not sort of investigate that issue and looking at the reports, we just used the reports as is in that respect, so I don't know what they did for Tesla.

Q. **[63]** Okay. I do gather that, in fact, you list those documents without going into the documents.

A. Well, I should clarify. We didn't go into the document for this issue of Tesla/non-Tesla.

Q. **[64]** Okay. Bon. Alors, revenons à nos amis d'Hydro-Québec Distribution, aux témoins. Donc, on revient, Madame la Greffière, à la pièce... à la preuve générale B-0004, à la page 15. Et là donc... descendez un peu plus... si vous voulez bien. Voilà! Arrêtez là. Remontez un peu plus un petit peu. Voilà! Vous dites, bon, il y a une

présentation générale sur, bon, le nombre de BRCC à déployer, vous dites :

> Fort de ce constat, le Distributeur a établi un portrait du nombre de BRCC à déployer annuellement, selon un ratio qui, à terme, devrait atteindre environ 230 VEÉ par borne. Ce ratio sera volontairement...

puis vous avez répété ce mot cette semaine

> ... maintenu plus bas au cours des premières années, de l'ordre de 115 VEÉ par borne, afin de favoriser l'adoption des VÉ.

Et là vous dites :

> Ce ratio cible du nombre de VEÉ par BRCC est obtenu en prenant en compte différents paramètres [...]

concernant... Il y a une série qui est là, bon, je ne veux pas les relire.

> ... notamment :
>
> - l'expérience actuelle du Circuit électrique [...] ;

notamment

> - les ratios existants en Europe [...];

- l'autonomie actuelle et future des véhicules [...];
- l'achalandage [...];
- les besoins des électromobilistes [...];
- la superficie du territoire québécois;

et enfin, ce qu'on connaît et ce qu'on aime et on vit avec :

- les aléas climatiques [...].

Donc, sur ça, j'ai une série de questions pour bien comprendre. L'expérience du circuit électrique, et peut-être madame Lampron peut répondre, concrètement, qu'est-ce que votre expérience vous a appris sur l'impact du ratio cible? Je ne sais pas si je peux... Ce que vous avez versus le ratio cible.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Bien, ce qui est intéressant avec le circuit électrique, c'est qu'on a les données exactes...

Q. **[65]** Parfait.

R. ... d'achalandage aux bornes, donc on sait exactement il y a combien de recharges, à quel moment et puis où on a des besoins plus précis que d'autres. Donc, avec cette expérience-là, on est en

mesure très précisément de savoir où installer les bornes et combien ça prend pour les desservir. On sait, par exemple, puis il y a toujours des bémols là-dedans, hein! Par exemple, quelqu'un hier faisait mention de la Gaspésie. On sait qu'on a besoin de six ou sept bornes pour faire le tour de la Gaspésie, mais on sait également que ces bornes-là ne sont pas utilisées la majorité de l'année, qu'elles sont très utilisées pendant la période touristique.

Bon. Ça, c'est un bémol qu'on doit ajuster à nos analyses. Mais, avec ces... avec ces informations-là, on a vraiment un portrait très précis pour prévoir quasiment chirurgicalement où on a besoin de bornes. Est-ce que ça répond à votre question?

Q. **[66]** Bien, à partir donc, ça, c'est votre expérience.

R. Oui.

Q. **[67]** Et je comprends de votre mesure précise de ce que vous avez dit, ce qui est bien, hein, pour mesurer, pour avoir mesurer le succès, il faut mesurer concrètement. Mais, de ce que vous avez dit, l'impact sur le ratio que vous avez ciblé, fort de ce que vous venez de dire, maintenant si

vous retournez vers le futur, le ratio, comment dire, est-ce que vous avez autres choses à ajouter là, donc à l'égard du ratio cible que vous avez fixé?

R. Mais, c'est pas une science exacte, hein!

Q. **[68]** Oui. C'est vrai.

R. Donc, et puis il y a énormément de paramètres qu'il faut prendre en considération. Mais, on sait actuellement, avec le ratio qu'on a de un pour cent douze (112), qu'on a peu de file d'attente. Et on sait également que ça tient... ça prend en compte l'autonomie actuelle des véhicules. On sait également que cette autonomie-là est de plus en plus grande. Donc, on pense savoir que les gens, avec une autonomie de plus en plus grande, vont se recharger moins souvent. Alors, on prend tout ça en considération...

Q. **[69]** Oui.

R. ... puis on arrive avec un ratio.

Q. **[70]** D'accord. Parfait. Quels sont les ratios en Amérique et en Europe que vous avez pris en compte dans le cadre de votre ratio? T'sais, il y a votre expérience puis maintenant vous vous tournez vers l'extérieur. Est-ce qu'il y en a que vous avez identifié « ah! Ça, ce sont des ratios qui

m'intéressent ou qui... » bien, que vous avez consultés dans votre cheminement?

(10 h 00)

R. En fait, on en a... on en a consulté beaucoup. Mais, ce que mon collègue expliquait hier, c'est qu'il n'y a aucune expérience qui est exactement similaire au Québec. Donc, on peut regarder, par exemple, le ratio de la Californie, mais ils n'ont pas les aléas climatiques qu'on a. On peut regarder la Norvège, mais encore là, c'est différent. On regarde Amsterdam, les gens n'ont pas de recharge à la maison. Donc, ils se rechargent plus sur le circuit public. Donc, il n'y a aucun... il n'y a aucune réalité qui est exactement similaire au Québec, que ce soit par les distances, par le climat. Je pense que mon collègue a quelque chose à ajouter.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. En fait, si on souhaite prendre un exemple beaucoup plus proche de nous, je vais me référer à des discussions que nous pouvons avoir avec Ressources naturelles Canada dans le cadre du déploiement de bornes de recharge rapide. Donc, on est tributaire de sommes pour permettre ce déploiement-là. Et Ressources naturelles Canada a confié le mandat à

une firme de vigie qui s'appelle Dunsky qui a même été citée en référence dans les DDR qui font partie de la preuve. Donc, Ressources naturelles Canada a mandaté Dunsky pour établir quel serait le ratio cible pour le gouvernement fédéral du nombre de bornes à déployer, donc le ratio cible au Canada. Le rapport va être rendu public prochainement.

J'ai quand même obtenu l'information suivante, à savoir que le fédéral va s'appuyer sur les ratios suivants : en deux mille vingt (2020), une borne pour cent quarante (140) véhicules; en deux mille vingt-cinq (2025), une borne pour cent quatre-vingts (180) véhicules; et en deux mille trente (2030), une borne pour deux cent vingt (220) véhicules. Donc, on voit que le ratio utilisé par le Distributeur est très, très proche des cibles que souhaite obtenir le gouvernement fédéral.

Q. **[71]** C'était fort intéressant ce que vous avez dit. Tout le monde s'est mis à écrire. Pouvez-vous juste le répéter, plus lentement si ça vous dérange pas?

R. Comme suit : ratio optimal pour le Canada du nombre de véhicules tout électriques par borne de recharge rapide : en deux mille vingt (2020), un pour cent quarante (140); en deux mille vingt-cinq (2025), une pour cent quatre-vingts (180); et en deux mille

trente (2030), un pour deux cent vingt (220).

Q. **[72]** Et j'ai bien compris que votre ratio pour vous en deux mille vingt-sept (2027), c'est un pour deux cent trente-deux (232) et cela étant un chemin vers deux mille trente (2030) qui est un pour deux cent cinquante (250), c'est ça?

R. En fait, je confirme que, effectivement, on va demander à l'infrastructure du Distributeur d'être un peu plus sollicitée que le ratio du gouvernement fédéral qui est moins conservatrice que la nôtre.

Q. **[73]** Et E3, eux, avaient suggéré le même ratio pour deux mille trente (2030). Est-ce que vous avez - comment dire- votre ratio est issu de leur conclusion ou c'est un pur hasard, juste pour comprendre un peu?

R. Comme je l'ai expliqué, on est parti du ratio actuel. Puis comme ma collègue l'a expliqué, on connaît donc le nombre d'heures d'utilisation maximum possible sur une borne. Donc, à partir de là, on connaît le nombre de recharges qu'on peut avoir sur une borne. Après ça, après ce chiffre-là, il faut doubler la station ou prévoir d'en installer un peu plus loin. Donc, tout converge pour qu'on en arrive au même ratio. Mais encore une fois, je le répète, le Distributeur n'a pas utilisé

les données de E3. On a regardé, on converge.

Q. **[74]** D'accord. Oui. Monsieur Neyrinck, vous venez de citer l'étude Dunsky tout à l'heure. Vous ou votre collègue. Je pense que c'est vous. Est-ce que, ça, ça incluait dans cette étude tous les véhicules électriques et rechargeables? Est-ce qu'il y avait des distinctions à apporter ou c'était plutôt une étude globale?

R. Je vais effectivement repréciser. On parle de bornes de recharge rapide. Donc, la cible est nécessairement un véhicule cent pour cent électrique, un VEÉ. Donc, effectivement, l'étude ne concerne que les bornes de recharge rapide et uniquement les véhicules entièrement électriques (VEÉ).

Q. **[75]** De toute marque?

(10 h 05)

R. De toute marque. Effectivement, l'infrastructure que souhaite déployer le Distributeur servira aux véhicules cent pour cent électriques de toute marque.

(10 h 05)

Q. **[76]** On de demande... on me demande de préciser. Dans l'étude de Dunsky, ça considère toutes les marques et toutes les bornes de toutes marques,

considère-t-elle toutes les marques et toutes les bornes de toutes marques?

R. Alors, c'est... c'est pas l'information que je dispose actuellement mais je pourrais retourner à la source. J'ai pas la distinction.

Q. **[77]** Non, ça va, si vous ne l'avez pas, c'est correct.

R. Je ne l'ai pas.

Q. **[78]** O.K., j'essaie d'accélérer, Madame la Présidente, tout en regardant un peu.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Turmel...

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... juste quand ça... il y aura une coupure intéressante au niveau de...

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... vos thèmes pour planifier une pause.

Me ANDRÉ TURMEL :

Ça s'en vient.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Parfait. Merci.

Me ANDRÉ TURMEL :

Q. **[79]** Dans... On peut le mettre mais je pense que vous connaissez bien le concept là, vous avez dans une réponse donnée à AHQ-ARQ, c'est la question 5.2, la pièce B-15, vous n'êtes pas obligé de la mettre, dans les faits, vous avez dit que le ratio cible dépendant de l'autonomie actuelle, bien sûr, et future des véhicules, mais dans la réponse que vous avez données à AHQ-ARQ, B-15, vous mentionnez que vous ne considérez aucun augmentation de l'autonomie. Voilà. Si vous vous en rappelez, on peut aller la lire mais alors quelle est l'autonomie actuelle que vous avez considérée finalement avec et sans l'impact des conditions climatiques?

R. Donc, ce qu'on a répondu hier en lien avec... avec cette question-là c'est qu'on a... on a regardé le parc de véhicules tel qu'il est aujourd'hui, la consommation des bornes telle qu'elle est aujourd'hui sur la technologie utilisée aujourd'hui, donc, des bornes de cinquante kilowatts (50 kW), et on a fait cette projection de façon linéaire dans le temps en appliquant un bémol, a savoir que ce parc ou cette infrastructure à déployer devra tenir compte de l'Évolution

technologie tant pour les bornes que pour les véhicules. Donc, on a fait une projection sur la base d'un élément connu et maîtrisé aujourd'hui en le faisant évoluer dans le temps et c'est pour ça d'ailleurs qu'on a pas pu répondre aux... aux questions liées aux détails du Plan de déploiement puisque tout sera à mettre en oeuvre en fonction d'une réalité à venir.

Q. **[80]** O.K. Est-ce que je comprends que vous n'avez pas fait, par exemple, des ratios cibles? Supposons si on doublait l'autonomie, avez-vous établi quel pourrait être, par exemple, un ratio cible si l'autonomie était doublée dans votre...

R. Bien, en fait, si... si on prend pour hypothèse que l'autonomie d'un véhicule serait doublée...

Q. **[81]** Oui.

R. ... son besoin en recharge serait également doublé, donc, on pourrait considérer que l'infrastructure d'une borne de cinquante kilowatts (50 kW) ne suffirait pas à la demande. Donc, une voiture dont l'autonomie serait doublée nécessiterait d'avoir une recharge qui elle aussi serait doublée. Donc, non, on a voulu comparer des pommes avec des pommes et faire une projection dans le temps linéaire avec ce qui était connu, une infrastructure connue.

Q. **[82]** Mais vous voyez quand même l'évolution comme citoyen qu'on voit, vous êtes un spécialiste, l'arrivée des marchés qu'on nous dit année après année, on les voit, la plus grande autonomie, est-ce que ça, ça affecte votre ratio cible?

R. On est parti donc, sur des éléments connus et encore une fois le plan de déploiement va tenir compte de cette réalité. Au niveau du ratio, bien c'est sûr que l'augmentation de l'autonomie..., c'est une question délicate parce qu'il y a différents, il y a différents facteurs qui influencent et même je dirais que si on augmente l'autonomie bien on va avoir une nouvelle clientèle, à savoir des gens qui vivent en multilogements, qui ont pas accès à la recharge à domicile, qui vont aller vers l'acquisition d'un véhicule tout électrique. Et, eux vont être des clients de l'infrastructure publique encore plus importants que ceux qui peuvent recharger la plupart du temps à la maison. Donc, c'est un facteur, c'est une addition de facteurs qui sera prise en compte par le distributeur pour ajuster son déploiement.

Q. **[83]** Et nécessairement pris en compte annuellement, d'où l'adaptation dont vous parlez, votre retour

ici, je dirais, annuellement. J'ai compris.

(10 h 10)

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Effectivement, il y a un bout, il y a un bout de la planification qui n'est absolument pas connu. Donc, il y a des ajustements qu'on ne peut pas vous annoncer puisqu'on ne les connaît pas. Mais, il va falloir revenir pour expliquer quand il va y avoir des modifications significatives à notre déploiement.

Q. **[84]** Comme au gré du... quand on lit le journal puis on voit que l'année prochaine ils annoncent plein de nouveaux véhicules avec une plus grande autonomie, on peut s'attendre à, je ne dis pas que c'est lié là, mais à ce qu'il y ait un impact certainement direct ou indirect sur vous et votre déploiement?

R. Bien, dès cette année, on est... on fait un banc d'essai sur les technologies de recharge rapide qu'on appelle ultrarapide, donc les cent kilowatts (100 kW), les cent vingt kilowatts (120 kW), les cent cinquante kilowatts (150 kW). Donc, dès cette année, on va tester ces technologies-là pour voir qu'est-ce qui est pertinent de déployer à l'avenir. Donc, c'est sûr qu'on fait une vigie constante.

Q. **[85]** D'accord. Et peut-être une dernière question avant la pause. L'autonomie actuelle que vous avez, parce que là on a dit ce que vous ne prenez pas, tout ça, mais l'autonomie actuelle que vous avez considérée dans le présent dossier, quelle est-elle? Trois cents (300) kilomètres? Deux cents (200) kilomètres? Y a-t-il un chiffre magique?

R. Il n'y a pas de chiffre magique, c'est vraiment le parc actuel. Donc, la majorité des véhicules actuels qui sont sur le marché ont une autonomie de moins de deux cents (200) kilomètres parce que toutes les voitures qui sont sorties avec trois et quatre cents (300-400) kilomètres, à part les Tesla, sont très très récentes.

Q. **[86]** Oui.

R. Alors, c'est vraiment le mixte actuel d'autonomie qu'on prend en considération.

Q. **[87]** Parfait. Oui.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Peut-être un ajout. Donc, au-delà de l'autonomie, on s'entend bien que chaque personne peut avoir une habitude de déplacement qui est différente d'une personne à une autre, une habitude de recharge qui serait différente d'une personne à une autre. C'est pas tant l'autonomie qu'on considère pour le calcul

du ratio que l'utilisation réelle du véhicule sur la recharge. Donc, pour déterminer le ratio, on regarde le nombre de recharges par an et non pas le nombre de kilomètres parcourus. Il peut être complètement différent d'un utilisateur à un autre.

Q. **[88]** Et au fin du ratio toujours, l'impact... c'est-à-dire que l'autonomie que vous avez considérée en ce moment à moins de deux cents (200) kilomètres, ça, c'est sans l'impact des conditions climatiques. Est-ce que l'impact des conditions climatiques s'ajoute ou quand vous dites « moins de deux cents (200) » on prend, c'est le moins de deux cents (200) après, comme on dit souvent, après considération de l'effet climatique ou avant?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Oui. C'est pas quelque chose qu'on a isolé, les conditions climatiques.

Q. **[89]** Parfait.

R. C'est dans le...

Q. **[90]** C'est inclut dans la...

R. Oui.

Q. **[91]** O.K. Je pense qu'on peut peut-être arrêter ici pour la pause, puis je vais peut-être voir à regrouper qu'est-ce qui reste parce que j'ai une autre thématique après, si vous voulez, Madame la

Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, c'est bon. On prend une pause de quinze (15) minutes.

Me ANDRÉ TURMEL :

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

SUSPENSION

Me ANDRÉ TURMEL :

Rebonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Rebonjour.

Me ANDRÉ TURMEL :

Alors, on a fait du chemin durant la pause. On a élagué quelques questions et on en a ajouté quelques-unes, mais... au chapitre des profits et pertes, on est positif.

Q. **[92]** Alors, donc rebonjour aux témoins. Peut-être juste notre dernière discussion, on a parlé, Madame Lampron et Monsieur Neyrinck, sur... je vais vous poser la question parce qu'on a à l'écran un peu finalement ce dont vous avez pris en compte dans l'établissement du ratio cible. On voit notamment le dernier, c'est les aléas climatiques. Tout à

l'heure, madame Lampron a dit « oui, on en a tenu compte ». Mais là, je voudrais savoir comment vous en avez tenu compte? Est-ce que vous l'avez isolé? Est-ce que vous avez fait du travail, moi, je dirais un travail particulier ou...? Bien, comment vous en avez tenu compte par exemple?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Bien, j'ai déjà expliqué qu'on essaie d'avoir environ cinquante (50) kilomètres entre les bornes et, ça, ça tient compte du fait que les véhicules qui ont la plus petite autonomie possible, lorsqu'ils perdent quarante pour cent (40 %) de leur autonomie en hiver, bien ça tient compte de ça.

Q. **[93]** O.K. Donc, c'est un seuil minimal d'angoisse acceptable?

R. Mais, en fait, c'est que... c'est plus... c'est moins basé sur l'angoisse que sur les mathématiques, je vous dirais. Si on prend par exemple une Mitsubishi i-miev...

Q. **[94]** Oui.

R. ... qui a la plus petite autonomie sur le marché actuellement et qu'on lui enlève quarante pour cent (50 %) dû au chauffage en hiver, bien elle peut se rendre d'une BRCC à l'autre avec cinquante (50)

kilomètres.

Q. **[95]** O.K.

R. Donc, c'est vraiment le plus petit dénominateur commun.

(10 h 35)

Q. **[96]** O.K. Et dans les... Parfait. Donc, je comprends que l'aléa climatique, vous en avez tenu compte de cette façon-là? Avec un temps froid et très froid, au minimum, je dirais, quoi, dans les faits, c'est pas l'aléa climatique, c'est la température finalement à moins vingt degrés Celsius (20 °C), il y a comme une formule que vous avez à utiliser, juste pour comprendre? On comprend intuitivement ce que vous dites, là, mais...

R. Ce qui enlève de l'autonomie, il y a deux facteurs qui contribuent à réduire l'autonomie. Premier, c'est la vitesse; et le deuxième, c'est le chauffage. Donc, je ne peux pas vous dire que c'est toujours à moins dix-huit (18). Ça dépend vraiment du confort que l'utilisateur souhaite avoir. Mais si on met le chauffage dans le plafond, et on est sur l'autoroute, on perd environ quarante pour cent (40 %) d'autonomie.

Q. **[97]** Parfait. Et dans les mille sept cents (1700) bornes que va compter sur le territoire... bien,

les recharges rapides, d'ici la fin de la séquence, on a parlé du cinquante (50) kilomètres, alors pour atteindre le fameux ratio... pas le ratio, mais le fameux cinquante (50) kilomètres dont vous parlez pour couvrir le territoire, on s'entend qu'aujourd'hui, ça, on ne l'a pas encore, ce cinquante (50) kilomètres-là pour... Est-ce qu'on l'a ou on ne l'a pas?

R. Dans certaines régions, on l'a, oui.

Q. **[98]** O.K. Est-ce que, pour atteindre ce cinquante (50) kilomètres partout, sauf le nord du Québec disons, est-ce que vous allez l'atteindre avec le mille sept cents (!700) ou vous allez l'atteindre disons après huit cents (800) bornes, par exemple?

R. Oh boy!

Q. **[99]** Est-ce qu'il y a un calcul comme ça qui a été fait de dire, bien, à cinquante (50) kilomètres, on aura couvert le territoire puis, après quatre cents (400), on va être correct, et le mille cents (1100) autres, ça sera du crémage, entre guillemets?

R. Non, ce calcul-là n'a pas été fait, parce qu'il y a le cinquante (50) kilomètres, O.K., d'une part puis, ensuite, il y a le nombre de bornes nécessaires pour recharger. Donc, il n'y a pas seulement la distance entre les bornes dont on doit

tenir compte. Il y a vraiment la densité de l'infrastructure de recharge.

Q. **[100]** O.K. Est-ce que vous savez combien de stations ça prend pour couvrir le territoire?

R. Non.

Q. **[101]** Non, parce que vous ne pouvez pas le savoir ou non parce que vous ne voulez pas le savoir? C'est-à-dire, non, mais encore, si on veut?

R. Bien, j'imagine que, écoutez, si on prenait, on pourrait, on pourrait faire l'analyse. Mais on ne voyait pas la pertinence de le faire. Mais, oui, c'est une rationnelle qui peut se faire.

Q. **[102]** O.K.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Peut-être rajouter qu'elle va être effectivement dépendante du nombre de véhicules tout électrique qui vont être achetés et de la région au Québec où ces véhicules-là vont être achetés, et surtout où ces véhicules-là vont circuler.

Q. **[103]** D'accord. Et justement dans ces trois cent quatre-vingt-dix mille (390 000) véhicules additionnels d'ici deux mille vingt-sept (2027) dont on a parlé, lesquels, ou est-ce que vous savez dans vos estimés lesquels auront accès à un stationnement privé? Est-ce que vous avez regardé

cet aspect-là? Donc, vous avez fait une évaluation, parce que vous ne pouvez pas le savoir, c'est à venir, mais selon vos calculs ou vos projections? Pardon.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Maître Turmel, je vais y aller de mémoire. Dans la population québécoise, je pense que c'est quatre personnes sur dix qui n'ont pas accès à un stationnement. Donc, on peut penser que ça serait représentatif de la population qui achèterait des véhicules électriques.

Q. **[104]** Ce paramètre, est-ce qu'il...

R. Est-ce qu'il a été pris en compte?

Q. **[105]** ... pose un impact dans le ratio cible?

R. Oui. Ça n'a pas été pris en compte dans...

Q. **[106]** D'accord.

R. Dans le modèle.

Q. **[107]** Toujours des questions comme ça en rafale, en lien avec... bien, l'achalandage aux bornes. Vous avez répondu, on n'est pas obligé d'y aller, à la question 6.3 de l'AHQ-ARQ qui vous parlait également de la probabilité... pour l'attente, voilà, l'attente acceptable aux bornes. Il y a une discussion là-dessus. On se demandait, à combien est-ce que vous avez établi la probabilité

d'attente acceptable? Quelle est l'attente acceptable dans le paramètre ou dans votre paramètre?

R. Ce qu'on vise, c'est qu'il n'y ait pas d'attente. C'est notre objectif ultime, pas d'attente. Parce qu'on est conscient que si on veut que le véhicule électrique soit attractif, bien, il faut que ce soit agréable de se recharger. Donc, actuellement, la façon dont on procède, c'est à partir du moment où on se rend compte qu'il y a des files d'attente, on ajoute une borne à proximité ou sur le même terrain. Donc c'est le but.

(10 h 40)

Q. **[108]** O.K. Mais ceci dit, une question bien terre à terre, pas d'attente et attendre deux minutes, je veux dire, est-ce qu'il y a un choix qui est fait là? T'sais, quand on... ceux qui vont... ceux qui mettent de l'essence dans un... parfois, tu peux devoir attendre, ça arrive parfois, je pense là...

R. Hum-hum.

Q. **[109]** ... est-ce que vous n'avez pas considéré qu'un peu d'attente c'était une minute d'attente, deux minutes?

R. Non.

Q. **[110]** Vous vous êtes fixé l'objectif...

R. Pas d'attente.

Q. **[111]** Pas d'attente. Bon, ça mérite d'être clair. O.K. Et ça, évidemment, ça impacte sur le ratio cible, évidemment, pour vous, c'est : quand il est là, il y a une auto, on attend pas. O.K. Parfait. Excusez-moi. Question également sur... On aime toujours poser relativement à des analyses de sensibilité, je connais peut-être la réponse mais je vous pose la question quand même. Est-ce que vous avez fait des analyses de sensibilité pour déterminer comment des modifications dans les différents facteurs de paramètres dont on discute ici ont été... affectent le ratio cible? Donc, selon les différents... comment... les différents paramètres, voilà, est-ce qu'il y a des analyses de sensibilité qu'ils ont faites avec ou sans les paramètres qui sont là ou pas?

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Alors, encore... encore une fois, le ratio, il suit principalement le nombre de véhicules à venir, de véhicules tout électrique.

Q. **[112]** Oui.

R. Donc, c'est principalement ça. Donc, ça nécessite pas tant d'analyses de sensibilité que de suivre quelle sera la population cible de véhicules sur

les routes du Québec.

Q. **[113]** O.K. Donc, il n'y a pas d'analyses de sensibilité comme les économies nous en parlent qui ont été faites comme telles? C'est pas une punition si vous n'en avez pas fait, je veux juste savoir si vous l'avez fait ou pas.

R. Alors, dans ce dossier-là, il y a eu des analyses de sensibilité qui ont été faites mais pas pour la détermination du ratio cible.

Q. **[114]** D'accord.

R. Peut-être même revenir sur... sur l'élément précédent répondu par ma collègue concernant la volonté ou non d'avoir des... des attentes aux bornes. Il est clair qu'on a dit que le ratio était évolutif, donc, c'est sûr que le but c'est d'avoir, et comme on l'a dit, un ratio plus faible au début pour avoir plus de bornes en proportion que de véhicules et c'était ça la volonté. Après, quand il y aura beaucoup de bornes et beaucoup de véhicules, bien, il est clair que les... les utilisateurs auront le choix d'aller se recharger où ils veulent et dans ce cas-là les temps d'attente seront... seront minimaux.

Q. **[115]** Parfait. Je vous remercie. Toujours en lien peut-être avec la même réponse mais en lien avec

l'impact... le ratio sur les premières années, il est plus... plus bas, plus petit, est-ce qu'encore là, il y a des analyses de sensibilité qui ont été faites sur l'impact d'un ratio différent au cours des premières années?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Nos analyses de sensibilité ont porté surtout sur... elles ont été surtout de nature économique, donc, le ratio n'a pas fait l'objet d'études de sensibilité. Par contre, ce que je peux vous dire, c'est que la raison pour laquelle c'est plus bas c'est que dans un premier temps, on doit couvrir l'ensemble du Québec puis il y a moins de véhicules, donc, c'est sûr que le ratio est... est plus bas. Mais c'est ce qu'on considère ce que ça prend pour bien desservir les électromobilistes.

Q. **[116]** En terminant sur cette ligne-là, est-ce que vous avez fait... est-ce que vous avez des études qui démontrent l'impact des ajouts de bornes chez ceux qui n'ont pas accès à la recharge à domicile? Est-ce que vous avez...

R. Des études?

Q. **[117]** Des études. Bien, des études, est-ce que vous avez étudié ou consulté des études relativement à l'impact des ajouts de bornes chez ceux qui n'ont

pas accès à la recharge à domicile? Donc, on en a parlé un peut tout à l'heure, les quatre... les quatre dixièmes ou les six dixièmes de la population.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Alors, la réponse pourrait venir plutôt à l'envers. Ce qu'on sait très précisément c'est que ceux qui ont fait l'acquisition d'un véhicule électrique actuellement qu'on nomme les « early adaptors » sont ceux qui présentement ont accès à la... à la recharge à domicile. Donc, bien, on fait... on fait la projection dans le temps. Et oui, effectivement, il y a des articles qui existent et c'est la logique. C'est qu'à partir du moment où je n'ai pas accès à de la recharge rapide, bien, pour acquérir un véhicule électrique, je vais vouloir m'assurer d'avoir une infrastructure qui va me supporter. Donc, je ne sais pas si ça répond exactement à votre question, mais c'est plus par analogie qu'on détermine que, oui, ça va être la prochaine populaire qui va être un acquéreur de véhicule électrique, tout électrique.

Q. **[118]** D'accord. Et peut-être, en terminant sur cette ligne-là et ensuite on va se... on va changer d'analyste, si vous permettez, puis on va passer à

l'autre. De manière générale, on n'a pas encore... est-ce que vous avez lu la preuve de l'AQCIE-CIFQ... AQCIE-FCEI, pardon? « Vous » étant...

R. Oui.

Q. **[119]** Oui. O.K. Et on n'a encore entendu aucune critique à ce jour ou de votre part de vive voix. On se demandait quel était votre... Avez-vous des, comment dire, des commentaires à faire sur les recommandations que la FCEI a faites? Un, est-ce que vous les avez lues? Oui?

R. Oui, absolument, je les ai lues.

Q. **[120]** D'accord. O.K. Deux, est-ce que vous avez quelque commentaire que ce soit? C'est une question très ouverte là.

R. Pas à cet instant-ci.

Q. **[121]** O.K. Quand pensez-vous en faire? Non, mais si vous n'en avez pas, vous n'en avez pas, mais madame Lampron était prête à répondre là, mais c'est... Je veux savoir un peu quel est votre...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien franchement, pour répondre...

Me ANDRÉ TURMEL :

... votre commentaire.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

... à cette question-là, on pourrait aux témoins de

passer page par page. Ils auraient des choses très intéressantes à dire, je peux vous le dire. Maintenant, je regarde l'horloge ici là, il reste quinze (15) minutes par rapport au temps annoncé. C'est une question vraiment fleuve. Alors, je pense que le contre-interrogatoire des témoins, c'est pour questionner la preuve. Ça ne me dérange pas là si on veut vraiment savoir ce que les gens pensent, ils vont vous le dire là, mais ça va prendre quand même beaucoup de temps, puis je pense que ça ne se fait pas en une question de manière générale « que pensez-vous de », c'est mon point. Alors, si on veut vraiment y aller point par point, je ne vais pas m'y objecter, sous réserve du déroulement proportionné dans le temps du contre-interrogatoire.

Me ANDRÉ TURMEL :

Donc, ce n'était pas une objection, c'est un commentaire. Simplement, je voulais avoir un peu le... Bon. Ils ont lu la preuve. Parfait. Ils ne sont pas obligés de commenter... je ne demande pas leur commentaire page par page, tout ça, mais de manière générale. Il y a une critique là sur le fait que l'intervenant qu'on représente est généralement en accord, mais trouve que vous

allez... les hypothèses sont plus optimistes.
Alors, juste avoir un peu un commentaire, si vous en avez un. Si vous n'en avez pas, vous n'êtes pas obligé de le faire là. Nous, on va continuer dans nos questions.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien, en fait, je trouve que la question... Je vais m'objecter parce que c'est vraiment trop général. S'il y a des questions comme celle-là, si on veut la préciser, exemple « l'intervenant fait l'affirmation suivante à l'égard de votre hypothèse, qu'en pensez-vous » ça me va. Mais, que la question soit précise par contre.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Turmel, pourriez-vous, par exemple, prendre un ou deux aspects précis...

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui, oui, oui, oui. Je m'en viens avec ça.

LA PRÉSIDENTE :

... de votre preuve sur lesquels vous...

Me ANDRÉ TURMEL :

O.K. O.K. Non, je mettais la table pour monsieur Blain qui s'en vient. Alors, on va juste prendre deux minutes, si vous me permettez là, on va... le temps qu'il s'assoit.

(10 h 45)

Alors, donc on va donc continuer avec les témoins de HQD. Cette fois-ci, juste pour... dans les faits, on peut mettre la pièce, Madame la Greffière, la page... la pièce B-0009 qui est HQD-1, Document 3 et le tableau 1 à la page 9. Donc, puis je vais éviter de tourner autour du pot avec des hypothèses compte tenu de l'heure qui avance. Mais de ce tableau-là, on comprend qu'il y a... Et on va parler de l'année deux mille dix-neuf (2019), si vous voulez bien. On comprend qu'il y a cent dix (110) recharges par borne par mois qui est envisagé.

Et quand on regarde cent dix (110) recharges par borne fois cent huit (108) bornes, puis on voit ça « nombre moyen de bornes en opération sur 12 mois », ça nous donne, les calculs de nos analystes nous donnent l'équivalent de onze mille huit cent vingt-cinq (11 825) recharges par mois. C'est un calcul simple. Je vous prie de prendre ces chiffres comme étant acceptables, raisonnables, sous réserve que vous faites vérification. Ce qui donne cent quarante et un mille neuf cents (141 900) recharges au total par année, en deux mille dix-neuf (2019).

Et, nous, ce qu'on veut bien valider avec vous, c'est, à partir de ces cent quarante et un mille neuf cents (141 900) recharges-là, pour un nombre de kilowattheure en recharge, on veut établir un peu que -attendez un instant- pour l'année deux mille dix-neuf (2019), le tableau 3, on est toujours dans la même preuve, un peu plus bas, nous donne une consommation totale d'énergie au BRCC, tableau 3, deux mille dix-neuf (2019), deux mille six cent vingt-cinq (2625).

Je vous présente ça juste pour qu'on soit sur la même longueur d'onde. C'est un peu fastidieux. Excusez-moi! Et vous l'avez écrit, mais on veut s'assurer qu'il n'y a pas eu de changement parce qu'il y a eu des correctifs qui ont été apportés dans les tableaux, là. Donc, on comprend que c'est toujours le cas, que le multiplicateur, c'est bel et bien dix-huit virgule cinq kilowattheures (18,5 kWh), que ce chiffre-là n'a pas changé, par recharge. C'est exact? Juste nous valider.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Oui, c'est exact.

Q. **[122]** Ça n'a pas changé. Parfait. Et le dix-huit point cinq (18,5) demeure actuel, mais demeure

utile tout au long de la période des dix années comme élément, comme paramètre?

R. C'est ce qu'on a utilisé. On a utilisé les paramètres connus.

Q. **[123]** Parfait. Et dans le tableau 1, on parle également d'un temps de recharge de vingt-deux virgule deux (22,2) minutes par recharge. Et, là, on se posait la question dans un premier temps. Ce vingt-deux virgule deux (22,2) minutes de temps par recharge, est-ce que ce sont des résultats d'observation réels sur les BRCC du circuit électrique? Juste savoir qu'est-ce que nous dit ce vingt-deux virgule deux (22,2) exactement?

R. C'est basé sur des données réelles.

Q. **[124]** Réelles?

R. Donc, la recharge est plus courte en été et plus longue en hiver. C'est la moyenne.

Q. **[125]** C'est une moyenne arithmétique. O.K. C'est bon. Et, là, vous me dites que c'est une moyenne arithmétique. Le fait d'établir une recharge au BRCC d'une durée de vingt-deux virgule deux (22,2) minutes, comment vous faites pour... on se demandait, juste pour nous expliquer si vous êtes capable, à partir d'un temps de recharge moyen de vingt-deux virgule deux (22,2) minutes, que ça va

donner une quantité d'énergie de dix-huit virgule cinq kilowattheures (18,5 kWh)?

R. Là, ça commence à être intéressant.

Q. **[126]** Oh! Bon.

R. Parce qu'on sait qu'une borne, c'est cinquante kilowatts (50 kW).

Q. **[127]** Oui.

R. Mais ça ne donne pas linéairement cinquante kilowatts (50 kW) sur la durée de l'heure de la recharge. Donc, il y a plusieurs facteurs qui impactent la puissance qui va être rechargée par le véhicule. Donc, la température en est une; le BMS (Battery System Management) de la voiture en est une autre; ce qu'on appelle le socle, donc le seuil de recharge. Alors, si la batterie est vide ou si la batterie est pleine, ça affecte la durée de la recharge. Ce qui fait que ce n'est jamais toujours cinquante kilowatts (50 kW) qui est tiré. Donc, basé sur les observations des données réelles, c'est comme ça qu'on arrive avec notre dix-huit point cinq (18,5).

Q. **[128]** O.K. Et, là, donc je comprends, vous avez dit cinquante kilowatts (50 kW), c'est votre donnée de départ?

R. Oui, c'est la puissance de la borne.

Q. **[129]** Si on disait, fois soixante (60) minutes, c'est ce que vous avez fait, fois vingt-deux virgule deux (22,2) minutes...

R. Non. C'est ce que je vous explique.

Q. **[130]** O.K.

R. C'est que, en théorie, une borne...

Q. **[131]** En théorie, c'est ça, mais ce n'est pas ça. O.K.

R. C'est ça.

Q. **[132]** Je comprends.

R. Voilà!

(10 h 50)

Q. **[133]** Est-ce qu'une borne de cinquante kilowatts (50 kW) de puissance peut donner plus que cinquante kilowattheures (50 kWh)?

R. Non. En théorie, une borne de cinquante kilowatts (50 kW) peut donner cinquante kilowattheures (50 kWh) par heure et nous, la seule voiture qu'on a... sur laquelle on a... on a noté ça c'est la Spark de GM qui recharge à pleine puissance. C'est la seule.

Q. **[134]** O.K.

R. Donc, les autres ont toujours une modulation plus ou moins importante de la puissance selon le socle, selon la température, selon le BMS.

Q. **[135]** Parfait. O.K. Alors, Merci. Si on veut maintenant aller à la pièce B-16, toujours à la page 33. B-16 c'est dans... c'est dans les réponses aux questions AQCIE-FCEI, à la page 33. Peut-être descendre un peu, Madame la greffière. Oui. Voilà. A la question... Peut-être remonter légèrement, si vous voulez. Bon. O.K., question, réponse 8.3, la question qui était posée, bon, elle est là, je ne vais pas la lire, mais on avait l'information, on disait :

> Même avec une recharge strictement réalisée sur le réseau public...

Je cite le deuxième paragraphe.

> ... le coût de possession d'un véhicule électrique est nettement plus avantageux pour un acquéreur potentiel qui n'aurait pas la possibilité d'accéder à un dispositif de recharge à domicile. Il est important de souligner que la recharge rapide n'est pas la seule solution offerte et qu'il existe un important réseau de bornes de niveau 2 dont le tarif est de un dollar (1 $) de l'heure ou de deux dollars cinquante (2.50 $)

forfaitaire.

Bon. Donc, alors, sur cette affirmation-là, la première phrase que j'ai lue au fait que c'est plus avantageux pour un acquéreur potentiel, est-ce que vous avez des analyses qui supportent cette affirmation-là ou c'est votre expérience? Je veux comprendre d'où... d'où vous tenez cette information.

R. C'est tout simplement une règle de trois.

Q. **[136]** C'est une règle de trois. O.K. Et quand vous faites ça, quelles sont les hypothèses en termes de coût unitaire par kilowattheures aux bornes de recharge rapide et aux bornes de niveau 2? Dans la règle de trois, quelles sont les hypothèses que vous prenez?

R. Lorsque les gens qui se rechargent à la maison, ils bénéficient du tarif D.

Q. **[137]** Oui.

R. Donc, c'est... C'est la donnée qu'on utilise pour la recharge. Si on prend pour... si on prend, par exemple, pour hypothèse que quatre-vingt-dix pour cent (90 %) de la recharge se fait à la maison, donc, on prend le dix-huit mille kilomètres (18 000 km) par année, quatre-vingt-dix pour cent (90 %) de ça qu'on multiplie par le tarif

résidentiel avec une consommation moyenne d'environ vingt et un kilowattheures (21 kWh) au cent (100) et... Là, est-ce que je suis en train de vous perdre? Ça va?

Q. **[138]** Ça se peut mais pas encore.

R. Et ensuite, on... on complète par de la recharge publique. Donc, on se rend compte que ça coûte environ, en moyenne pour un utilisateur qui fait vingt milles kilomètres (20 000 km) par année, ça coûte environ quatre cents dollars (400 $) par année en électricité.

Q. **[139]** Donc, pour bien comprendre, donc, on disait que dans votre règle de trois, vous avez... dans une règle de trois, il y a au moins trois ou quatre données là...

R. Oui.

Q. **[140]** ... minimalement, donc, juste pour comprendre, me redire quels sont ces paramètres.

R. D'accord. Alors, la consommation d'un véhicule électrique moyenne...

Q. **[141]** Oui.

R. ... c'est de vingt et un kilowattheures (21 kWh) au cent kilomètres (100 km).

Q. **[142]** D'accord.

R. D'accord? Et donc, on sait qu'un kilowattheure

(1 kWh) à la maison c'est le tarif D.

Q. **[143]** Oui.

R. Donc, on multiplie, on fait cette multiplication-là. Et si on prend pour hypothèse que c'est dix-huit mille kilomètres (18 000 km) par année que fait un électromobiliste, donc, on est encore capable de faire une règle de trois ici. Et puis pour le pourcentage qui est fait sur la recharge publique, à ce moment-là, on va utiliser le dix dollars (10 $) de l'heure pour les BRCC ou le un dollar (1 $) l'heure pour le niveau 2.

Q. **[144]** O.K., pour les bornes... pour le privé versus les bornes publiques, il y a... il y a un changement, bien, il y a une adaptation dans le coût des...

R. Absolument. C'est sûr que c'est moins cher de se recharger à la maison clairement...

Q. **[145]** Oui.

R. ... puisqu'il n'y a pas... il n'y a pas d'infrastructure.

(10 h 55)

Q. **[146]** O.K. Un instant. Attendez-moi un instant. Madame Lampron, vous êtes bonne parce que vous avez répondu en peu de temps à beaucoup de questionnement. Et vous avez fait référence tout à

l'heure aux bornes privées à la maison au tarif D résidentiel. Comme on le sait, dans le tarif D résidentiel, il y a deux classes de... de tranches, deux tranches. Voilà! Bon. Je n'irai pas dans le détail, mais dans... puis je vais juste le déposer pour valider avec vous. C'est pas... pour pas prendre peur au dépôt d'un document. Non.

Plutôt aller à la pièce B-0032. Je n'ai pas à déposer, vous pouvez vous rasseoir. Maître Tremblay.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Merci.

Me ANDRÉ TURMEL :

Q. **[147]** B-0032, à la page 3. Voilà! À la référence... parce que donc dans la « Valeur des actifs prudemment acquis et utiles », là nous sommes dans les réponses à la DDR numéro 2, n'allez pas plus loin, de la Régie dans le présent dossier. Il est mis en référence, la référence (ii) en lien avec le dernier dossier tarifaire. Et simplement pour voir avec vous si... Attendez un instant. Donc, dans ce dernier dossier tarifaire là... Ah! Oui, c'est ça, on le voit dans le tableau. Si on descend un petit peu. Voilà! On arrive, le deuxième tableau plus bas. Voilà! Bon.

Alors, donc à ce tableau-là « Caractéristiques des bornes de recharge rapides au tarif BR ». Attendez un instant. Excusez-moi. Donc, la moyenne de chacun des paramètres qui sont là, si on fait le calcul, nous donne quatre-vingt-deux (82) bornes de recharge rapide qui comptait, et là dans le dernier dossier tarifaire 4057, au moins douze (12) mois d'historique. Et donc dans le tableau 14 dont il est fait mention ici, qui réunit les données moyennes de ces quatre-vingt-deux (82) bornes. Bon.

Ma question toute simple, ces quatre-vingt-deux (82) bornes dont on parle, est-ce que ce sont des bornes du BRCC ou... des bornes BRCC du circuit électrique ou pas, dans ces données? Un long préambule, excusez-moi, mais c'est pour savoir finalement d'où ça venait.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Oui, c'est seulement celle du circuit électrique.

Q. **[148]** Parfait. O.K. Excellent. Alors, sur la base de ces... Attendez un instant. Donc, les quatre-vingt-deux (82) bornes dont on vient de parler, ces bornes-là font partie des cent quarante (140) BRCC existantes dont on parle dans le présent dossier, nécessairement? Oui? Peut-être vous rapprocher pour

qu'on...

R. Oui.

Q. **[149]** O.K. Et vous continuez de recueillir des données sur ces bornes, comme vous avez dit, sur l'ensemble des bornes que vous faites depuis le début, hein?

R. Toutes nos bornes sont intelligentes, donc on a les données en temps réel.

(11 h 05)

Q. **[150]** Il serait triste que d'avoir des bornes, certaines bornes non intelligentes. O.K. Tout à l'heure, vous aviez dit que vous avez ces données pour chacune de ces bornes-là. Est-ce que vous pourriez déposer les résultats cumulatifs des plus récents des BRCC du circuit électrique selon le même format que le tableau 14 qui est là, qui apparaît donc à la pièce B-0030... à la pièce qui est montrée à l'écran?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Écoutez, moi, je vais m'objecter à ça. On n'est pas au niveau des DDR ici, pas DDR 1, pas DDR 2. On est en audience. Et normalement, rendu en audience, de demander aux témoins de produire des tableaux complexes et détaillés, c'est trop lourd pour une audience. On n'arrive jamais à temps... On arrive

souvent... On va être obligé de déposer ça juste avant les plaidoiries ou après le dossier. C'est trop long. Ce n'est plus le temps, avec égard pour la question de mon confrère, pour arriver avec ce genre de question-là. On est en audience. Les DDR détaillées, là, tous les intervenants ont eu toute l'occasion de les poser. Maintenant, en audience, c'est plus des questions de précision. Autrement, on perd toute proportionnalité dans le bon déroulement d'une audience. Pour toutes ces raisons-là, moi, je m'objecte à cette question-là et à ce genre de question qui présente un niveau de détail beaucoup trop élevé.

Me ANDRÉ TURMEL :

En général, je serais d'accord avec mon confrère parce que, effectivement, quand il y a des engagements trop détaillés, ça peut rallonger. Sauf que, ici, HQD n'a pas respecté l'ordonnance que vous avez émise dans la décision relativement à la contestation dans le présent dossier... 2019-023. Et c'est pour ça que la demande d'information qui s'en vient, je veux vous resituer. Vous aviez ordonné dans cette décision-là... Nous avons posé des questions 4.1, 4.2 à la pièce B-0016. Et HQD a affirmé alors... On peut le mettre, B-0016, Madame

la greffière. Page 17. En réponse à 4.1, 4.2, donc le Distributeur disait :

> Le Distributeur dispose des données de consommation pour un échantillon de 140 bornes de recharge rapide. Pour les fins de modélisation du profil d'utilisation des BRCC, les données pertinentes sont les statistiques recueillies pour chaque session de recharge, soit la date et l'heure du début de la session ainsi que le temps de recharge.

Ensuite, nous avons contesté le refus d'HQD de déposer en réponse à notre question 4.2.1 les données des cent quarante (140) BRCC analysées. La Régie a rendu sa décision D-2019-033 et ordonné, au paragraphe 023, pardon, et ordonné au paragraphe 20, et je cite :

> [...] de déposer l'analyse de caractérisation qu'il a effectuée à partir des données de consommation des BRCC recueillies entre novembre 2016 et avril 2018.

Donc D-2019-023 paragraphe 20. Alors qu'est-ce qu'a répondu HQD suite à votre ordonnance? Un complément

de réponse a été déposé par HQD, effectivement, B-0027, pièce B-0027. HQD cette fois a répondu mais il a simplement déposé le profil horaire. Donc, une partie de ce qui était demandé, pas la totalité. Il a déposé le profil horaire moyen des BRCC pour les journées ouvrables les plus froides de l'hiver. Puis dans sa correspondance du six (6) mars deux mille dix-neuf (2019), il a déposé sous la cote B-0029 un fichier Excel présentant les... t'sais, peu à peu, il donnait un peu d'informations, mais jamais complètement et totalement. Donc le fichier Excel pour chacune.

Mais dans ces deux dépôts successifs faisant suite à votre ordonnance dans le présent dossier auquel doit répondre HQ, ils n'ont toujours pas déposé au moment où on se parle les données relatives au temps de recharge. Alors, mon confrère quand il se lève, je lui rappelle, un, que cette décision-là existe et, deux, que c'est ça que je demande aujourd'hui. Donc, simplement qu'il complète la réponse à l'ordonnance qui a été donnée partiellement, mais pas totalement.

(11 h 10)

Donc, dans les faits ce qu'on souhaite, c'est... Puis on sait, madame... c'est pour ça que

j'ai interrogé madame Lampron qui est très transparente. Je veux dire, on a ces données-là, on a ces données, on mesure tout, elles sont intelligentes les... les... mais là, on dit : « Oui. Bon, on est arrivé à la fin, c'est plus le temps, les tableaux, on est un peu fatigué. » Non, non, c'est important là, pour cette période-là, cet engagement-là m'apparaît « sine qua non », important.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, ce que vous demandez plus précisément, j'ai compris que c'était la mise à jour du tableau 14?

Me ANDRÉ TURMEL :

Voilà, sous le même format.

LA PRÉSIDENTE :

Mais est-ce que je comprends que c'est la mise à jour du tableau 14, pour les cent quarante (140) bornes plutôt que pour les quatre-vingt-deux (82) bornes? Est-ce que... est-ce que vous parlez du temps...

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui, pour toutes les... pour toutes les BRCC.

LA PRÉSIDENTE :

Mais est-ce que c'est juste le temps d'utilisation mensuelle ou c'est...

Me ANDRÉ TURMEL :

Toutes les données qui sont là, Madame la Présidente.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui. Je ne voulais pas vous interrompre, je m'excuse.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je pense qu'avec son... avec son laïus, mon confrère a fait la démonstration que ce qu'il demande, on a déjà ce qu'on a besoin au présent dossier, alors, je vous réfère à notre lettre du six (6) mars deux mille dix-neuf (2019) et je vais vous en lire un extrait, page 2. Alors :

> Il...

Ça c'est le Distributeur.

> ... dépose donc au dossier un chiffrier Excel présentant le profil horaire de recharge pour les jours de semaine, les fins de semaine et chacun des mois de l'année.

Et ça continue.

> Cela étant, le Distributeur souligne à nouveau que l'impact des BRCC sur la

demande en puissance est marginal. De surcroît, il est d'avis que les données additionnelles déposées...

Déposés, donc, celles qu'on a déposées.

... sont peu utiles aux fins de l'examen du présent dossier puisque c'est essentiellement l'impact en puissance au moment de la pointe qui est pertinent pour estimer l'effet potentiel sur les coûts du Distributeur, impact précisément représenté par la figure 4.2.1. produite suite à la décision.

Et ça, c'est le complément de réponse dont mon confrère vous faisait état.

Alors, l'information, elle a été transmise, elle est au dossier, elle est complète, et là, on arrive le jour de l'audience avec une demande, là, je ne sais plus comment la qualifier, mais ça c'est la compréhension du Distributeur de la décision qui a été rendue, c'est une bonne réponse. Et... et si besoin est, moi, je vais vous demander de vous positionner sur ça parce que c'est le genre de demande qui rallonge les audiences, qui coûte cher, qui bouscule les calendriers, puis nous, pour notre

gestion d'audiences c'est vraiment aussi un enjeu. Les témoins sont occupés à répondre aux questions puis si on va aussi leur faire faire des tableaux qui sont peu utiles, moi, je vous soumets que c'est peu utile pour toutes les raisons qu'on a déjà données, alors, on a donné ça, même si on est d'avis que c'est peu utile, qu'est-ce qu'on veut qu'on fournisse de plus et est-ce utile? Je pense que cette démonstration-là, avec égard, n'a pas été faite par mon confrère.

Me ANDRÉ TURMEL :

Premièrement, sur le fait que ce qu'on fait aujourd'hui coûte cher, je vous rappelle que le budget réglementaire c'est les consommateurs qui le paye, c'est dans leur tarif, premièrement, O.K.?

Deuxièmement, dans notre... suite à la lettre, on a pas... c'est pas comme si on avait attendu après le six (6), sa lettre du six (6) mars à HQD pour dire : « Oups, on est content et on ne dit rien ».

Dans notre lettre du onze (11) mars je vous rappelle, au dossier, nous avons dit que cette préoccupation, il s'agit d'une préoccupation principale parce que le Distributeur n'a toujours pas fourni aucun donnée relative à la durée moyenne

des recharges. Il nous dit : « Oui, on vous a fourni un format Excel », mais ce n'est que des puissances, on a pas de temps moyen de recharge.

C'est pas compliqué là, madame Lampron, elle nous dit qu'elle l'a, si j'ai bien compris son témoignage. C'est plus mon confrère qui... qui n'aime pas ça qu'on dépose du matériel en audience, je m'excuse, me semble-t-il que si on doit donner suite à... si les décisions de la Régie ont un sens, et pour moi, elles en ont une, si les ordonnances de la Régie ont un sens, juridiquement, HQD aurait dû répondre complètement, pas parce qu'elle juge que c'est pas pertinent selon elle, c'est pas à elle... c'est pas à elle à juger, Madame la Présidente, c'est à vous, et on pense que vous avez déjà jugé que la question de la durée moyenne de recharge était pertinente. Ils ne vous l'ont pas soumise, on ne l'a pas encore aujourd'hui, alors, vous devriez leur ordonner à déposer le tout.

(11 h 15)

LA PRÉSIDENTE :

Maître Turmel, est-ce que je comprends bien? Parce que bon, au tableau 14, là, il y a plus que la durée moyenne de recharge, est-ce que la donnée que

vous cherchez c'est la durée moyenne de recharge pour les cent quarante (140) bornes? Plus tôt tantôt, madame Lampron parlait de durée moyenne de recharge. J'ai retenu vingt-deux point deux (22.2) minutes.

Me ANDRÉ TURMEL :

Qui est une moyenne.

LA PRÉSIDENTE :

Qui est une moyenne annuelle...

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... qui était composée de mois d'hiver et de mois d'été. O.K. J'aimerais savoir qu'est-ce que vous voulez de plus comme information que ça?

Me ANDRÉ TURMEL :

D'accord. Un instant s'il vous plaît. Peut-on remettre le tableau 14. Excusez-moi là, on est mêlé. On est dans... Excusez-moi. Le tableau 14, c'était dans B-0016. Non, la DDR numéro 2 de la Régie. B-0032. Excusez-moi. B-0032, à la page 3. On l'a. O.K.

Bon. Alors, à votre question, Madame la Présidente, « Caractéristiques des bornes de recharge rapides au tarif BR. » Ma compréhension,

dans le tableau Excel, on nous a déjà donné certaines informations, si je ne m'abuse, relativement à la puissance. On veut au moins minimalement, donc... attendez un instant, le nombre de recharges mensuellement et de même que la consommation mensuelle, les deux en énergie. Je pense que ça satisferait la demande. Donc, on est moins... on en demande moins finalement.

LA PRÉSIDENTE :

Si je comprends bien là, du tableau 14...

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... vous aimeriez avoir les consommations mensuelles en kilowattheure...

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... au tarif BR, les « Caractéristiques des bornes de recharge rapides au tarif BR ».

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et le nombre de recharges mensuelles par bornes.

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui. Et le temps de recharge, évidemment, la durée de recharge en minute là, vous l'avez, c'est le dernier item.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. La durée de recharge.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Ça, est-ce que c'est par borne? Pour chacune des bornes? C'est ça qu'on veut ou c'est au total là? Parce que mon équipe en arrière va avoir bien de la misère à compléter là, j'aimerais ça qu'on soit vraiment très précis là.

Me ANDRÉ TURMEL :

Écoutez, il n'y a pas quatre millions (4 M) de bornes, il y en a cent quarante-quatre (144). Alors, c'est par borne parce qu'on a l'information par borne.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bon. Le chat sort du sac, on le veut par borne. Bien ça, je pense que ça vient de... ça devrait mettre fin à ce débat-là, là. Fournir des données par borne, rendu en audience, je ne sais plus quel mot utilisé.

LA PRÉSIDENTE :

Je ne pense pas que c'est par borne, quand on parle

de la durée de recharge par mois...

Me ANDRÉ TURMEL :

C'est une moyenne.

LA PRÉSIDENTE :

... ça comprend...

Me ANDRÉ TURMEL :

C'est moyen, oui. Excusez-moi. C'est une...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, c'est ça, c'est une moyenne.

Me ANDRÉ TURMEL :

En utilisant l'ensemble des bornes, on fait une moyenne. Oui, excusez-moi, je me suis mal exprimé.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je me suis exprimé et je n'ai rien d'autres à ajouter.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Turmel, la Régie aimerait avoir juste une précision additionnelle. Qu'est-ce que vous allez faire avec ces données-là? On les a pour les quatre-vingt-deux (82) bornes. D'avoir une mise à jour pour les cent quarante (140) bornes pour les trois champs de données que vous voulez, à quoi ça va vous servir dans la preuve au dossier?

Me ANDRÉ TURMEL :

Un instant. On en a besoin, Madame la Présidente,

parce que si on a bien lu notre preuve, on est en désaccord. Et permettez-moi de rappeler ce qu'on dit dans notre preuve et dans notre lettre du onze (11) mars.

Nos analyses nous mènent à conclure que le taux moyen de recharge au BRCC est plutôt de zéro virgule cinquante-trois kilowattheure (0,53 kWh) minute plutôt que ce que HQD nous dit qui est à zéro virgule huit cent trente-trois kilowattheure (0,833 kWh) minute. Et ça, c'est en utilisant les données, sauf erreur, des quatre-vingts (80) quelques bornes, d'une part.

Et la conséquence de ça, parce qu'il y a une conséquence, c'est que le fameux taux réel de dix-huit virgule cinq kilowattheures (18,5 kWh), nous arrivons plutôt à un taux de onze virgule sept kilowattheures (11,7 kWh). Et en conséquence, on veut, avec un ajout ou un raffinement des données existantes de quatre-vingt-deux (82) à cent quarante (140) voir si peut-être... Peut-être qu'on s'est trompé puis ils vont avoir raison. Peut-être qu'ils se sont trompés. Donc, c'est pas pour le plaisir d'avoir des chiffres et s'amuser avec le samedi après-midi là. C'est parce que ça a un effet correct, concret dans notre recommandation

principale et nous représentons des consommateurs réels là qui ont un intérêt.

(11 h 20)

LA PRÉSIDENTE :

Donc, en fait, c'est pour voir si l'écart entre les cent quarante (140) puis les quatre-vingt-deux (82) bornes là additionnelles...

Me ANDRÉ TURMEL :

Viennent jouer...

LA PRÉSIDENTE :

... viennent changer les moyennes.

Me ANDRÉ TURMEL :

Voilà! Voilà!

LA PRÉSIDENTE :

Bon. Et puis je veux juste vérifier avec vous, Maître Tremblay. Est-ce que ça requiert vraiment un gros travail de mettre à jour ces données-là ou pas?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Écoutez, je ne peux pas témoigner sur ça là, mais ce que l'équipe m'indique, c'est qu'effectivement il y a beaucoup de données à compiler. Il y a des milliers de transactions qui sont faites à l'ensemble des bornes sur une année. Alors, c'est sûr qu'il va y avoir un travail. Maintenant, vous

donner plus d'indications là-dessus, je ne le sais pas.

Et d'autre part, j'ajouterais que nous n'avons pas comme fardeau de preuve de déposer l'ensemble de toutes les données possibles et imaginables pour permettre à un intervenant de faire des calculs à son goût.

Je pense que, dans le présent dossier, des analyses, des calculs, des indications de chiffres qualitatifs et quantitatifs là, il y en a beaucoup. Bien franchement là, puis c'est vous qui décidez bien sûr, mais moi personnellement, je ne vois pas le gain de complexifier encore le dossier. Et ce, dans le respect d'un minimum de règles de proportionnalité rendues en audience aujourd'hui.

De toute évidence, ça ne sera pas produit à temps pour le témoignage de monsieur Blain. Et puis après ça, bien ça va... Vous voyez la cascade qui nous attend au niveau des mises à jour de preuve et d'argumentation. Puis moi, je recommande, avec égard, qu'on n'aille pas dans cette direction-là.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci. Maître Turmel, écoutez, je comprends que c'est bien de travailler avec le plus de données les plus récentes possible. Je comprends

aussi que vous aviez fait une objection en demande de renseignements à laquelle la Régie a répondu et il y a eu, bon, la lettre et les données d'Hydro. Je comprends aussi que votre preuve, vous élaborez des chiffres qui sont en désaccord avec les données présentées par Hydro.

Je dirais qu'à ce stade-ci du dossier, il faudrait travailler, bon, avec les données qu'on a pour ne pas retarder indûment le dossier. Mais, ceci étant dit, il n'y a rien qui vous empêche de présenter en preuve vos chiffres et de les mettre en opposition avec ceux d'Hydro. Donc, pour l'ensemble de ces considérations-là, on va rejeter la demande d'engagement de mettre à jour le tableau tel qu'il est là à ce stade-ci du dossier.

(11 h 25)

Me ANDRÉ TURMEL :

D'accord. Un instant. Donnez-nous une minute puis on va juste...

LA PRÉSIDENTE :

Certainement.

Me ANDRÉ TURMEL :

Q. **[151]** Alors, merci. Donc, on a parlé tout à l'heure... bien, on a parlé, bon, des coûts unitaires utilisés par le Distributeur, bon, le

coût de recharge aux BRCC en deux mille dix-neuf (2019), si je comprends bien, ce sont vos données. Le coût de recharge à domicile, il est de... bon, le coût de recharge à domicile est de huit virgule cinquante-neuf cents (8,59 ¢) du kilowattheure avant taxes, corrigez-moi, versus le coût de recharge aux bornes qui est à vingt cents (20 ¢) le kilowattheure. Ce sont les données que vous connaissez? Sommes-nous corrects, Madame Lampron?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Les données de recharge publique ne sont pas au kilowattheure, c'est à l'heure.

Q. **[152]** Oui, excusez-moi, absolument.

R. Et puis...

Q. **[153]** Donc, ce sont des cents par kilowattheure?

R. Non, c'est des...

Q. **[154]** Excusez-moi.

R. C'est... c'est un tarif horaire.

Q. **[155]** Ah! Horaire, O.K.

R. Horaire, et c'est là où ça se complexifie parce que comme j'expliquais, c'est pas une recharge qui est linéaire, alors...

Q. **[156]** Oui. O.K. Mais si je compare... O.K., si on veut... tentons de comparer les comparables. Donc, un coût de... pour un coût de recharge linéaire

similaire pour une recharge privée et une recharge... une recharge publique, est-ce qu'il est exact de dire que le... Bien, est-ce que vous avez ces montants-là? Quel est le... T'sais, pour, disons, je ne sais pas, charger une quantité de la même énergie pour le niveau public et niveau privé, selon les mêmes paramètres, circonstances, on paiera combien pour une borne publique versus pour une borne... chez un résidentiel?

R. Je m'excuse, je ne suis pas sûre de bien comprendre votre... votre question.

Q. **[157]** Oui.

R. A la maison c'est le tarif D et sur une borne publique c'est le tarif horaire. Je ne sais pas...

Q. **[158]** Oui, mais si j'essaie de... Quelqu'un, si quelqu'un vous demande : « Est-ce que c'est plus cher recharger chez moi à la maison ou recharger dans une borne publique? »

R. C'est clairement plus cher recharger sur une borne publique.

Q. **[159]** O.K.

R. De la même façon que c'est moins cher de manger à la maison versus le restaurant.

Q. **[160]** Bon. Parfait. Supposons qu'on mange le même hamburger, je me fais un hamburger à la maison ou

j'en achète un, O.K.? J'essaie de comparer le comparable là, est-ce que, par exemple, ça coûte deux fois plus cher pour se recharger au public qu'à la maison? Une fois plus cher? Quinze (15) fois? J'essaie... j'essaie juste de voir un peu un ratio, s'il y en a un.

R. Écoutez, j'ai pas... j'ai pas ce taux-là, là, si c'est deux fois ou trois fois ou quatre fois plus cher. Je sais que c'est plus cher mais comme je vous expliquais, le tarif n'est pas le même selon le véhicule qui se recharge.

Q. **[161]** Je comprends, mais pour le même véhicule qui fait la même recharge pour la même... J'essaie de prendre tous les paramètres similaires, O.K.?

R. O.K.

Q. **[162]** T'sais, disons qu'on fait une analyse Pepsi/Coke, qu'est-ce qui sera... je pense que vous comprenez ce que je recherche, qu'est-ce qui sera un peu... Clairement, vous avez dit que c'est plus cher au public.

R. Oui.

Q. **[163]** Bien sûr. Est-ce que c'est légèrement plus cher, beaucoup plus cher, cent pour cent (100 %) plus cher? Vous n'avez pas de donnée à cet effet-là?

R. Vous me donnez quelques minutes.

Q. **[164]** Bien sûr.

R. Alors...

Q. **[165]** Oui.

R. ... Maître Turmel, si on fait un calcul de coin de table, c'est environ le double de se recharger à... Mais encore une fois, avec tous les bémols que j'ai déjà dits, c'est pas le même type de recharge, donc, c'est une recharge qui est d'appoint versus une recharge qui est de nuit et c'est pas le même besoin mais c'est environ... environ le double.

Q. **[166]** Environ le double. Alors, nous avons mis à l'écran la pièce B-0009, donc, le tableau 14 qui montre les revenus unitaires pour l'année deux mille dix-neuf (2019). Et là, Madame la greffière, si on peut le grossir un petit peu parce que... Donc, en revenus de recharge aux bornes deux mille dix-neuf (2019), on devrait voir cinq cent vingt-cinq mille dollars (525 000 $), c'est ça. Donc, un peu vers le bas là, cinq cent vingt-cinq mille dollars (525 000 $), et si on calcule avec la fameuse règle de trois, voilà, avec la consommation, on arrivera à un revenu... à un coût unitaire d'environ vingt cents (20 ¢).

(11 h 30)

Bref, je veux voir avec vous si ça paraît raisonnable finalement de dire, pour calculer le coût à la borne, de prendre le revenu à la borne de cinq cent vingt-cinq mille dollars (525 000 $) divisé par le volume, qui nous donne un coût de vingt cents (20 ¢) le kilowattheure à la borne publique.

R. Oui.

Q. **[167]** Ça fait du sens?

R. Ça fait du sens.

Q. **[168]** Une règle de 3, on est correct. O.K. Parfait. Alors qu'à domicile, et là je ne sais pas si on peut le voir là, nous, on a établi à huit virgule quarante-cinq cents (8,45 ¢) le kilowattheure. Est-ce que ça apparaît raisonnable?

R. Ça apparaît raisonnable.

Q. **[169]** D'accord. O.K. Et donc, en conséquence de ça, la question, c'est l'impact de cette différence de prix qui est quand même notable...

R. Absolument.

Q. **[170]** Voilà! Pour des acheteurs potentiels de véhicule électrique qui n'ont pas la possibilité d'installer ou d'accéder à un dispositif de recharge à domicile, est-ce que c'est un impact qui va... quel est l'impact selon vous finalement de

cette différence-là? Est-ce que c'est négligeable ou est-ce qu'il y a un impact?

R. On a vu l'étude d'Équiterre tout à l'heure qui a fait le calcul que, même en se rechargeant uniquement sur le réseau public, il y a quand même... c'est quand même moins cher parce qu'il y a quand même des gains importants, des économies importantes pour le consommateur.

Et là il faut savoir que quelqu'un qui n'aurait pas de recharge à domicile, ça ne veut pas nécessairement dire qu'il ferait la totalité de ses recharges sur une borne rapide. Il pourrait faire ça sur une recharge de niveau 2 à deux dollars cinquante (2,50 $). Donc, ça change complètement l'équation à ce moment-là.

Q. **[171]** O.K. Merci. Tout à l'heure, brièvement, on a parlé là des personnes non... bien, qui n'ont pas un accès privé ou non propriétaires, quatre sur dix (4/10), six sur dix (6/10). On avait dit quatre personnes sur dix (4/10) dans les immeubles à appartements, appartements de moins de cinq étages de Montréal et quarante-cinq point quatre pour cent (45,4 %) des Québécois vivant dans une maison unifamiliale. Est-ce que vous avez, vous, à partir de ces données de Statistiques Canada, un portrait

plus précis, plus détaillé de la répartition des ménages québécois selon le type d'habitation?

R. Non.

Q. **[172]** Non. O.K. Même chose à l'égard des cinquante-quatre point six pour cent (54,6 %) qui ne vivent pas dans des maisons unifamiliales, même chose? O.K. On arrive vers la fin, Madame la Présidente. On a parlé tout à l'heure des classes tarifaires, puis c'est simplement pour valider. Je peux vous poser la question sans déposer la pièce, mais par souci de transparence.

Dans un dossier d'il y a quelques années, HQD présentait un peu le, comment dire, le... attendez un instant, la stratification dans les classes entre... T'sais, dans la classe tarifaire D, il y a la classe, la strate zéro à trente (30), je pense, et trente (30) et plus. Voilà!

Et les coûts... bien les tarifs associés à ça. Est-ce que ces strates-là ont changé depuis deux mille quatorze (2014), à votre connaissance? Est-ce que ça a un impact donc dans les faits si quelqu'un qui habite une plus grande maison va plus... en hiver, se chauffe en hiver au tarif résidentiel, il va être dans la strate, comment dire, supérieure plus souvent que quelqu'un qui est

dans une plus petite maison et ça peut influer sur le coût.

Je veux savoir est-ce qu'il y a eu des modifications, à votre connaissance? Je sais que c'est une question peut-être tarifaire, peut-être vous n'avez pas la réponse là. Peut-être, Madame... Oui.

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Le seuil de la deuxième tranche a été augmenté à quarante (40).

Q. **[173]** À quarante (40), le seuil quarante (40) quoi? Quarante...

R. Kilowattheures.

Q. **[174]** ... kilowattheures (40 kWh). O.K. Attendez un instant, je vais juste vérifier. O.K. Et pendant que vous êtes là, Madame Caron, effectivement vous êtes la bonne personne, ça, c'est une modification de quarante... récente ou... à votre connaissance, si vous le savez là?

R. Cela me semble récent, mais je ne pourrais pas vous donner l'année.

Q. **[175]** O.K. Parfait.

(11 h35)

R. Et on a tenu compte de ce rehaussement de seuil dans le calcul de nos revenus.

Q. **[176]** Oui, dans le calcul, oui, c'était la question qui allait venir. Parfait. Excellent. O.K. Alors, voilà. Et en terminant, dernière ligne de questions maintenant en lien avec dans les faits les conclusions... Bon, Madame Caron, hier, vous avez répondu à mon confrère, maître Gertler, sur un peu les suivis, comment le tout allait « se jouer » entre guillemets, année après année devant ou pas la Régie, j'ai compris qu'il n'y aurait pas de suivi détaillé et qu'un rapport... que les informations en lien avec les projets seraient déposées au rapport annuel. Exact? Peut-être juste un peu revenir là-dessus pour nous resituer, si c'est bien ça.

R. C'est bien ça.

Q. **[177]** Oui? O.K. Et là, je vais reprendre la requête, attendez un instant. Juste en lien avec vos conclusions puis je ne veux pas vous... dans votre demande, donc, simplement bien comprendre qu'est-ce que vous demandez à la Régie d'autoriser. O.K., je les ai. Bon, O.K. Excusez-moi. Bon, « Acceuillir la présente demande pour l'année deux mille dix-neuf (2019) », donc, on est à la conclusion, c'est ça. Bon, « Accueillir la présente demande pour l'année deux mille dix-neuf (2019)

selon la preuve » alors que vous présentez un plan sur dix (10) ans. Qu'est-ce que... donc, ça veut dire que l'année... dans l'année deux mille vingt (2020), vous allez représenter une demande? Juste pour bien comprendre les distinctions.

R. Non, notre intention n'est pas de représenter une demande année après année.

Q. **[178]** O.K.

R. Ce qu'on demande à la Régie dans le cas de ce présent dossier c'est la reconnaissance de la juste valeur des actifs et des montants globaux de dépenses associés à la mise en place d'un réseau de bornes de recharge rapide. On présente notre projet, le déploiement du projet au cours des dix (10) prochaines années, son ampleur, son rythme, et ce projet-là va, évidemment, se... se traduire en coûts annuels dont la Régie prendra compte dans l'établissement des tarifs.

Q. **[179]** O.K. Mais donc... Parfait. Merci. Mais dans le dossier tarifaire annuel, il y aura un traitement réglementaire qui sera... vous allez présenter des données, me semble-t-il, c'est comme ça qu'il faut comprendre, aux fins d'établir la juste valeur des actifs pour cette année-là, les actifs que... parce qu'aujourd'hui, on regarde

devant nous, il y a cent quelques millions, en deux mille dix-neuf (2019), il y aura peut-être X millions, et dans les tarifaires, on va vouloir reconnaître selon la façon habituelle, donc, dans le dossier tarifaire de HQD quand vous le présenterez l'an prochain, il a y avoir de l'information pour... pour ce qui a... les actifs « qui auront été installés », entre guillemets, dans la dernière année pour que la Régie décide que c'est prudemment acquis les actifs et que ce soit roulé dans les tarifs, est-ce que c'est correct de décrire ça comme ça? C'est peut-être mieux dit de votre part mais somme toute, est-ce que c'est...

R. Non, ça me semble correct. En fait, la mécanique se calque un peu sur la façon dont les projets d'investissement sont traités.

Q. **[180]** C'est ça.

R. Donc, il ne s'agit pas à chaque dossier tarifaire de refaire l'histoire, faire l'analyse, requestionner les hypothèses, le bien-fondé de l'action, etc. En fait, quand la Régie... la Régie et les intervenants, on pense ici, ont le bénéfice d'examiner en profondeur tout le projet dans le cadre de ce dossier-ci et la façon dont ça va se traduire en coût, bien, c'est une... c'est une

mécanique qui est comment est-ce que le dossier va se traduire en coûts d'amortissement, comment ça va se traduire en rendement, et à ce moment-là, à partir du moment où la Régie est confortable à estimer juste l'ampleur, le rythme de déploiement du projet, les coûts qui se reflètent dans les dossiers tarifaires ne sont qu'une conséquence de...

Q. **[181]** Oui.

R. ... du modèle qui aurait été présenté et avalisé, on espère, par la Régie.

(11 h 40)

Q. **[182]** Et si... Tout à l'heure, on a dit... bien, vos témoins ont mentionné... vous avez mentionné que évidemment c'est un dossier évolutif et il peut y avoir, je ne sais pas, supposons, un grand changement technologique qui apparaîtrait dans dix-huit (18) mois, peu importe quand là, donc, s'il ne se passe rien de déterminant, ce sera, entre guillemets, le « long fleuve tranquille » dans la réalisation du plan. S'il arrive un changement important, technologique ou autre, à l'égard du déploiement, une nouvelle demande un peu similaire à celle-ci sera présentée de manière distincte. Est-ce que c'est ça que vous entrevoyez?

R. Bien, c'est ce qui nous apparaît efficient de ne pas revenir à la Régie au moindre sursaut ou modification au niveau du nombre de bornes précis annuel. Mais, effectivement, s'il devait y avoir des changements significatifs qui auraient un impact important sur la rentabilité du projet ou qui viendraient vraiment modifier des aspects technologiques qui sont fondamentaux dans le projet de déploiement, ce serait effectivement des motifs qui nous apparaîtraient à considérer dans la présentation d'une nouvelle demande.

Q. **[183]** Une dernière question. Hier, vous avez parlé que vous avez eu du succès auprès de Revenu Canada... « Revenu Canada », Ressources naturelles Canada, à propos de trois projets sur quatre que vous avez faits... dont vous avez obtenu l'autorisation, si je comprends bien, Monsieur Neyrinck?

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Oui. Absolument.

Q. **[184]** Et est-ce que je comprends que ces succès-là sont internalisés dans la demande actuelle ou pas, les chiffres qu'on a vus? Peut-être que non là, mais...

R. Alors, la subvention obtenue de Ressources

naturelles Canada n'a pas été considérée dans l'analyse.

Q. **[185]** O.K.

R. Alors, effectivement quand ces sommes-là seront perçues, elles seront déduites de l'actif par rapport à l'infrastructure qui sera déployée.

Q. **[186]** Et ça, c'est quelque chose qu'on devrait voir et mesurer dans le prochain dossier tarifaire peut-être? Est-ce que c'est un peu la façon de comprendre?

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Bien, évidemment, depuis deux mille dix-huit (2018), nous sommes entrés dans un nouveau mode de réglementation qui fait qu'à partir de deux mille dix-neuf (2019), les charges du Distributeur ne sont pas présentées de façon individuelles. Il s'agit... Puis en fait, les revenus requis ne sont pas établis en fonction des coûts que présente le Distributeur à la Régie, hormis pour ce qui est des coûts d'approvisionnement, des coûts de transport et certaines exclusions ou facteurs exogènes qui auront été identifiés.

Donc, à l'heure actuelle, compte tenu du fait que le projet en question ne se qualifie pas à titre de facteur Z en raison du fait qu'il

n'atteint pas le seuil de quinze millions de dollars (15 M$) en terme d'impact de revenu requis, eh bien, l'ensemble des coûts associé à ce projet-là sont récupérés à même l'enveloppe globale de charges du Distributeur qui est une enveloppe qui est indexée.

Donc, on ne présentera pas de façon individuelle les charges associées au projet, elles font partie de l'enveloppe et sont récupérées à partir de cette enveloppe-là.

Maintenant, au prochain MRI, si on suppose qu'on passera pas une étape de « rebasing », on n'a pas encore trouvé de mot satisfaisant en français, si quelqu'un a une suggestion, on est ouvert à l'entendre.

Q. **[187]** De retour à la base.

R. Retour à la base. Excellent. Là eh bien, il y aura... le montant réel des mises en service de la valeur des investissements qui auront été intégrés à la base de tarification sera apparent pour un second cycle d'indexation.

Et autre élément aussi, on a mentionné qu'on ferait des suivis dans le rapport annuel. Donc, le suivi qu'on entrevoit de faire à cet égard est un suivi qui fera état des investissements qui

auront été effectivement réalisés au cours de l'année historique qui fait l'objet du rapport annuel. Et on devrait y voir également les montants déduits des éventuelles subventions.

Q. **[188]** O.K. Je pense que ça fait le tour. Je vous remercie, Madame la Présidente, Messieurs les Régisseurs. Ça termine nos questions.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Turmel. On va prendre la pause lunch jusqu'à une heure (13 h 00), retour à une heure (13 h 00). Merci.

SUSPENSION

(13 h 00)

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour à tous. Maître Sicard, j'aimerais que...

Me HÉLÈNE SICARD :

Bonjour. Nous avons interverti avec SÉ-AQLPA, je ne voudrais pas vous donner de faux espoirs puis que vous pensiez que maître Neuman n'a pas de question, il sera là présent après moi. Ce qu'on avait...

LA PRÉSIDENTE :

C'est parfait.

Me HÉLÈNE SICARD :

... on avait interverti ce matin pensant passer plus tôt puis là, on a continué l'interversion.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. C'est parfait.

Me HÉLÈNE SICARD :

Alors, Hèlène Sicard pour Union des consommateurs. Je ne devrais pas... on avait annoncé vingt (20) ou trente (30) minutes puis ça devrait être vingt (20) ou trente (30) minutes, à moins qu'il y ait des réponse très... très élaborées mais je ne pense pas.

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me HÉLÈNE SICARD :

Q. **[189]** Alors, la première question va être pour Hydro-Québec et je vous amène à votre planche qui est à la... à la page 5 de la présentation B-37. Moi, je vois 5. 5, ça a l'air de ça. C'est ça. Merci. Oui, c'est... c'est la page 5 de la présentation, 5 en bas.

Alors, dans un premier temps, vous indiquez une hypothèse de dix-huit mille kilomètres (18 000 km) par an, il en a été question plusieurs fois au cours de l'audience, est-ce que dix-huit mille kilomètres (18 000 km) par an, c'est pour le Canada, c'est pour le Québec, c'est pour l'Amérique du Nord? C'est basé sur quel... est-ce que c'est basé sur une région géographique.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. On s'est basé sur les données réelles du constructeur Tesla, donc, c'est l'ensemble de son parc et...

Q. **[190]** O.K.

R. ... et également sur les données utilisées par CAA Québec.

Q. **[191]** Alors, l'ensemble du parc de Tesla couvre quoi comme... C'est le parc de Tesla au Québec? Le parc de Tesla au Canada? Le parc de Tesla à travers le monde?

R. Sauf erreur c'est vraiment l'ensemble de son parc à travers le monde.

Q. **[192]** O.K. Maintenant, pour CAA, CAA Québec, vous me dites que vous vous êtes également basés sur CAA Québec, quelle était la donnée de kilomètres parcourus par année par un automobiliste par CAA Québec?

R. Est-ce que vous... Est-ce qu'on parle des véhicules électriques ou les véhicules tous confondus?

Q. **[193]** Véhicules électriques d'abord puis véhicules tous confondus après parce que si les gens ont des véhicules puis qu'ils s'en vont vers des véhicules électriques, éventuellement, en principe, ils vont faire à peu près les mêmes distances, alors, les

deux notions, les deux chiffres.

R. Alors, le dix-huit mille kilomètres (18 000 km) de CAA Québec c'est pour tous véhicules confondus mais mon... mon collègue a quelques précisions.

Q. **[194]** Tous véhicules confondus...

R. Oui.

Q. **[195]** ... au Québec?

R. Exact.

Q. **[196]** O.K. Et juste une autre question. Quand on parle tous véhicules confondus, on parle des voitures ou on parle des autobus et...

R. Non, on parle des véhicules passagers, oui.

Q. **[197]** Des véhicules passagers, O.K. Oui, alors, vous aviez une prévision.

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Alors, pour ce qui est de l'hypothèse du nombre de kilomètres parcourus par un véhicule électrique sur une année, dans la preuve, le Distributeur a mentionné que les études dans le domaine sont relativement anciennes et le relevé qu'a pu faire le ministère du Transport au Québec sont des données qui datent pour la plus récente deux mille quatorze (2014) et les plus anciennes deux mille huit (2008).

Ceci étant dit, dans le cadre de l'adoption

de la loi pour la loi véhicule zéro émission du Québec, un rapport a été... a été déposé et le recensement, effectivement, il date de deux mille quatorze (2014) et il fait état des éléments suivants : comme quoi un véhicule hybride parcourait dix-huit kilomètres (18 000 km) et un véhicule entièrement électrique en parcourait seize mille (16 000 km) par année, donc, on parle de deux mille quatorze (2014) avec l'autonomie à l'époque des véhicules. Donc là, le Distributeur a mis dans... dans son acétate les deux éléments complémentaires qui ont pu être utilisés, à savoir Tesla pour une donnée beaucoup plus réaliste et les hypothèses du CAA.

(13 h 05)

À cela on pourrait ajouter des éléments complémentaires qui peuvent soutenir notre hypothèse qui sont les résultats de la dernière analyse de l'AEI, donc l'Agence internationale pour l'énergie qui annonce qu'un véhicule électrique, et le rapport, c'est le rapport Outlook deux mille dix-neuf (2019) de l'AEI, un véhicule électrique parcourt en moyenne dix-huit pour cent (18 %) de plus qu'un véhicule à combustion interne. Donc, si on regarde quinze ou seize mille kilomètres (15-

16 000) pour un moteur à combustion interne et qu'on rajoute dix-huit pour cent (18 %), bien on est au-dessus de la marge du dix-huit mille (18 000) kilomètres par année.

Autre chose, Ressources naturelles Canada a demandé il y a quelques années une étude à la firme FleetCarma donc pour le rapport « Charge the North » et donc c'est des données détaillées par province. Donc, ce rapport, il est effectivement fourni aux énergéticiens. Donc, c'est un rapport confidentiel, mais il dit les choses, les choses suivantes. Il est encore en cours et il se terminera, je pense, au mois de mai ou au mois de juin, donc les conclusions ne sont pas définitives, mais a déjà quelques données qui sont fournies par FleetCarma.

Et donc pour ce qui est des véhicules tout électrique au Québec, la moyenne pour un véhicule à autonomie moyenne est de vingt mille (20 000) kilomètres par an au Québec parcourus et pour un véhicule tout électrique à grande autonomie, il est de vingt-deux mille (22 000) kilomètres par an.

Q. **[198]** Un instant, je m'excuse. Là je vais vous demander quelque chose. Dans les données que vous venez de fournir, pouvez-vous déposer soit les

liens électroniques ou soit les études qui seraient publiques. Je comprends que la dernière que vous avez mentionnée là, elle n'est même pas terminée, donc ce n'est pas publique, mais pour qu'on puisse regarder les données.

Vous venez de nous donner beaucoup de données là puis elles sont toutes différentes les unes des autres. Je suis partie à seize mille (16 000) kilomètres par année pour un véhicule électrique dans des études deux mille huit (2008) ou deux mille quatorze (2014) là puis j'arrive à vingt ou vingt-deux (20-22) kilomètres (sic) selon le type de voiture au Québec dans une étude que vous mentionnée.

Pouvez-vous nous déposer ces études-là au dossier? Ce qui est public, ce qui peut être déposé.

R. Alors, j'ai effectivement ces documents avec moi. Pour ce qui est du rapport de « Charge the North », effectivement, comme je l'ai mentionné, il est confidentiel. Par contre, je peux très facilement vous inviter à venir consulter l'information sur le graphique que j'ai en ma possession qui est daté et qui donne les kilométrages. Ça, c'est sans aucun problème. Pour ce qui est du rapport de l'Agence

internationale de l'énergie, il n'y a aucun problème puisque j'ai moi-même le lien et à ce moment-là je pourrai vous inviter à le consulter.

Q. **[199]** Ce que vous pouvez déposer, je vais vous demander de le déposer. Alors, engagement...

LA GREFFIÈRE :

Numéro 4.

Me HÉLÈNE SICARD :

Q. **[200]** ... numéro 4, déposer les études qui établissent le kilométrage parcouru par année, principalement au Québec, pour les véhicules électriques, on s'entend que c'est des véhicules passagers ou pour les autres véhicules qui ont été mentionnées dans la réponse qui vient d'être donnée par le témoin. Je ne peux pas aller plus précis que ça.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Non, non, c'est très bien. En fait, c'est juste qu'on dit « les études », mais j'ai compris qu'il y en avait une là qui était publique.

Me HÉLÈNE SICARD :

Bien, il y en a deux ou trois.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

C'est l'étude de l'Agence internationale de l'énergie. Est-ce qu'il y en avait d'autres des

études publiques là?

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Je n'en ai pas cité d'autres.

Me HÉLÈNE SICARD :

Q. **[201]** Bien, vous avez cité une étude de deux mille huit (2008), une autre étude de deux mille quatorze (2014).

R. Ah! Effectivement. Tel que précisé, effectivement.

Q. **[202]** Fleet...

R. Tel que précisé dans la preuve, donc le Distributeur a fait référence à la Loi sur les véhicules zéro émission et effectivement, donc c'est en référence dans le document.

Q. **[203]** Hum, hum.

R. Et ça donne effectivement dans cette étude-là sur la Loi zéro émission et le nombre de kilomètres anticipé pour les véhicules...

Q. **[204]** Je vous inviterais à relire la réponse que vous nous avez donnée là, puis à partir de votre réponse, de nous déposer les études pertinentes pour qu'on les ait au dossier.

R. Très bien.

E-4 (HQD) : Déposer les études qui établissent le kilométrage parcouru par année,

principalement au Québec, pour les véhicules électriques (demandé par UC)

J'aurais souhaité apporter peut-être un petit complément d'informations concernant l'étude pour « Charge the North ». La particularité de cette étude-là, elle est issue de données réelles. À savoir que chacun des véhicules qui ont fait l'objet de l'échantillonnage a eu ce qu'on appelle un renifleur. En fait, c'est une puce électronique embarquée dans le véhicule. Donc, quand on parle des kilomètres parcourus pour un véhicule tout électrique, donc entre vingt et vingt-deux mille (20-22 000) ce sont des distances réellement parcourues par des utilisations électromobilistes au Québec.

Q. **[205]** O.K. Et on aura toute cette information dans l'étude « Charge the North » c'est bien ça?

R. Bien, dans l'étude « Charge the North », malheureusement celle-là elle n'est pas publique...

Q. **[206]** Publiée encore.

R. ... mais je vais vous inviter à venir la consulter. Je n'ai pas d'enjeu à vous faire voir le document en question.

(13 h 10)

Q. **[207]** O.K. Mais êtes-vous en mesure, ou est-ce que c'est défendu pour des raisons de confidentialité ou d'édition, de au moins mettre sur le site le graphique, le tableau que vous me montriez tout à l'heure qui donne les kilomètres?

R. Tel que c'est écrit là, il y a marqué « Confidential - For programme partner only ».

Q. **[208]** O.K. Mais vous invitez les intervenants à, vous demandez à aller le consulter.

R. Je vais faire ça en toute transparence.

Q. **[209]** Merci. Alors, prochaine question c'est pour monsieur Horii, pour les experts, et je vais vous adresser mes questions en français. S'il y a quelque chose à lire en anglais, bien, je le lirai en anglais si la citation était là mais pour faciliter le tout avec la salle.

Monsieur Horii, alors d'abord, dans votre rapport, et je fais référence dans un premier temps, alors c'est la pièce B-0005, oui, c'est bien ça, à la page 8. Vous avez, dans un premier temps, vous nous parlez... Toutes ces questions, d'abord pour être claire, je parle du calcul de l'effet induit, induced effect.

Alors, vous vous nous dites ici, en tout bas, qu'il y a des...

However estimating...

Le bêta, et ça, ce bêta c'est la différence pour calculer l'effet induit,

... poses many technical challenges, consequently there are only two studies that are robust enough to be good benchmarks for our analysis.

Vous nous référez par la suite à la slide 26 et à la slide 26 on retrouve trois études : Relative Elasticity of DCFCs vs PEVs, qui est une étude par Li, Tong, Xing; une autre études par PGE & Navigant; et une étude par Sierzchula.

Par contre, de l'étude Sierzchula, si je retourne à la page 6, à la plage 6, vous nous dites, vous nous avez dit :

There are only two studies that are robust enough to be good benchmarks for our analysis.

Est-ce que je dois comprendre que quand vous écrivez cette phrase, l'étude que vous voulez exclure c'est l'étude de Sierzchula parce qu'elle ne serait pas suffisamment robuste pour créer un lien causal.

(13 h 15)

Mr. BRIAN HORII :

R. No when I refer to the two studies that are robust they actually are as you inferred the Li Tong Xing study as well as the Sierzchula. The study I am considering a robust study to calculate that induced effect is the PG and Navagant study, which we only looked at for this issue of number of BEVs per DC fast charger.

Q. **[210]** Okay. À ce moment-là je vais vous référer à la pièce B-19, pages 33 et 34, de la demande de renseignements de UC. En réponse à la question 12.1 vous écrivez au deuxième paragraphe :

> "The reference for II IV and V were determined to be the best available documentation of the induced effect in the literature at the time the study was conducted and where therefore used to benchmark the model results presented in I. It should also be noted that Sierzchula et al. referenced by IV identify that their study is not robust enough to prove a causal link between EV charging infrastructure and EV adoption."

Pouvez-vous me concilier ce que vous avez mis là en réponse avec ce que vous venez de me dire, comme quoi l'étude de Sierzchula serait quand même représentative?

A. Sure, so I think we actually had an excerpt from the Sierzchula study of earlier today. And in there the authors themselves are very cautious about sort of inferring that just because for example you increase the DC (inaudible) or you increase the charging infrastructure you will get large increases in the EV adoption, but that's because we look at the study they did. They would see some outliers in the countries they looked at. And so it's natural that if you don't have these other policy supports or financial incentives or other factors kind of supporting EV adoption, that you could have a country where even if you made large investments you wouldn't sort of get the EV adoption, so they're very cautious and saying okay, the causal link isn't always going to be there because it could be basically short-circuited by the lack of these other so they're enabling sort of activities or policies. And so that's why we want to at least recognize the author's caution by making this statement and saying that the lease

study doesn't have those same sort of cautions in it, and so certainly when we did our work, we looked to Li as to sort of the dominant study but we think the Sherry? Lewis is also still a good study to look at for our benchmarking purposes.

Q. **[211]** Mais votre compréhension de cette étude-là c'est qu'il va falloir qu'ily ait pas juste les bornes qui soient supportées, mais qu'il y ait d'autres incitatifs et aides financières pour aller vers le transport électrique. C'est ce que je comprends de votre réponse.

A. Yeah, so I believe those incentives, those policies will exist under both the reference case and our Hydro-Québec case. I don't see the Québec province sort of moving away from that.

Q. **[212]** Est-ce qu'il y a d'autres études où est-ce que ce sont... ce serait les seules deux études avec des résultats, selon vous significatifs, documentant l'effet induit? Juste pour compléter, parce que ce matin vous nous avez indiqué que selon vous fallait que ces études-là soient quand même approuvées par les pairs. Alors, de vous limiter, là, si vous avez d'autres études aussi valables que ces deux-là, en avez-vous d'autres qui seraient approuvées par les pairs?

A. Certainly in our research we've found that these two studies were the best studies and we felt these were the appropriate ones to use for a benchmarking. You can always find other studies that will have different values and you know we didn't see value or usefulness in sort of bringing in lesser sort of papers for the analysis. We decided to stay with these.

Q. **[213]** Avez-vous une liste de ces autres études qui portent sur l'effet induit, puis pourriez-vous juste nous produire une liste des autres études sur l'effet induit, qu'elles aient ou non les mêmes conclusions de la vôtre?

A. We certainly have a list of the literature and just as we provided the list of literature for the BEV ratio to DC fast charger ratio we could produce the literature the induced effect.

Q. **[214]** Alors engagement, produire une liste des études pertinentes traitant de l'effet induit.

E-5(HQD) : Produire une liste de études pertinentes traitant de l'effet induit. (demandé par UC).

Je vous amène maintenant à la pièce B-0014, réponse 11.1. C'est la page 27. C'est HQD-2, document 1, Madame. Alors, vous parlez ici et vous pourrez relire tout le paragraphe si vous voulez, mais :

> "This growth must be rapid and therefore is an aggressive growth scenario."

Quand vous nous utilisez les termes « agressive growth scenario », est-ce que ça a la même signification pour vous qu'un scénario fort de prévisions?

A. I'm sorry. The term « strong forcasted scenario » is that one that they're referring to in this response or is this from a different document?

Q. **[215]** Non, c'est votre réponse. La question de la Régie était:

> « Veuillez commenter la précision des prévisions résultant de l'optimisation d'une courbe en S unique qui est le résultat de deux séries de données distinctes. »

Vous répondez et je suis au... Allez à la page avant, Madame la greffière s'il vous plaît. Bon alors vous commencez votre réponse avec:

> " The accuracy of EV projection is

> primarily dependant on the accuracy and quality of the market share S-curves that drive them. Two separate S-curves were generated that represent different scenarios for the growth of EV in Québec. One million (1 M) EV by twenty thirty (2030.)"

ça c'est le but établi par le gouvernement du Québec.

> "This is an S-curve that provides a market share growth path that allows Québec to reach the government target of one million (1 M) EV on the road by twenty thirty (2030). This is simply the growth and market share needed if Québec is to reach its government goal. Since the government goal is very large compared to EV stock, when this analysis was conducted, EV population of approximately sixteen thousand (16,000), this growth must be rapid and therefore is an aggressive growth scenario."

Alors quand vous nous dites « **therefore is an aggressive growth scenario** » est-ce que je dois

comprendre, si je traduisais, que c'est en fait un scénario fort de prévisions pour rencontrer la demande?

A. Certainly it's a strong forecast to meet the... or to put us on a pathway to meet the one million (1 M) goal by twenty thirty (2030), so to the extent that you're saying that that's a strong demand, then yes, this is the aggressive forecast that is consistent with that strong demand.

Q. **[216]** Avec un scénario fort de prévisions. C'est consistant avec un scénario fort de prévisions?

A. I mean it's consistent with that one million (1 M) sort of by twenty thirty (2030). I guess I'm just a little cautious whether this term of ours « strong » forecasted (inaudible).

Q. **[217]** It's ambitious. Considering where the market is today to get to... C'est ambitieux de vouloir se rendre à un million (1 M) de véhicules par vingt trente (2030), vous êtes d'accord avec moi? C'est une cible qui est ambitieuse.

A. Yeah, thank you for that clarification. I would agree with that, yes.

Q. **[218]** Okay. Alors ça prend un scénario qui est fort pour pouvoir rencontrer ce plan ambitieux?

A. Okay. Yes.

Q. **[219]** Pour rencontrer ce scénario fort, selon vous, est-il suffisant de juste mettre plus de bornes?

A. Well I wouldn’t say it's only of matter of the charging stations. As I stated yesterday it's a combination of the charging stations in addition to the continuation of strong policies, continuation of technology evolution, price reductions etc, but I think in my opinion it's very clear that without that DC fast charge infrastructure you won't be able to reach those levels. So it's one component of reaching it but it's a very important component but in on its own won't guaranty you'll get there.

Q. **[220]** Est-ce qu'une subvention plus importante pour les véhicules pourrait faire partie d'un « aggressive growth scenario »?

A. Well when you look at the research a lot of it has actually shown that the investment in the DC fast charging or I should say investment as a charging infrastructure is more effective then just vehicle incentives and when you think about what we've been talking about, issues with range anxiety with charging for people who don't have, you know, a dedicated at home charging spot, then it's quite sensible that that's going to have more impact in terms of extending your address of a market and,

you know, an increase in the potential sort of market for those electric vehicles. So I don't think the vehicle incentives alone would provide the same type of sort of grow thing...

Q. **[221]** I'm sorry you're putting words in my month. J'ai pas dit une subvention importante pour les véhicules seulement, j'ai juste demandé si une subvention plus importante que ce qui existe serait adéquate pour faire partie d'un « aggressive growth scenario ». Je n'ai rien éliminé, j'ai juste ajouté une subvention plus importante.

A. Okay. Thank you for the clarification. So, you know, in constructing our induced effect analysis again keep in mind we have the reference case as well as our Hydro-Québec case and our reference case. you know. assumes some continuation of incentives sort of consistent with the kind of continuation of incentives and perhaps increas of incentives that we'd expect to see in the United States. We haven't done an analysis of what would happen if you increase the incentives, but that would change the adoptions in both the reference case and the Hydro-Québec case. I don't know if that would really affect our tasks which was to look at this induced effect.

Q. **[222]** Okay. Merci. Je vous amène maintenant à votre preuve déposée au dossier, B-0005, au tableau 17 de cette preuve. Alors, c'est HQD-0001, document 2, tableau 17 qui s'intitule « The Narrative Behind the Scenario ». Planche 17. Alors, le paragraphe en-haut à droite et, Madame la présidente, je constate que je dépasse mon temps, mes vingt minutes et j'ai pas fini.

LA PRÉSIDENTE :

En avez-vous encore pour longtemps?

Me HÉLÈNE SICARD :

Non, pas... je suis à la moitié en fait pour être honnête, et je contrôle les réponses malheureusement. Je vais faire mon possible. Alors vous avez ici, vous écrivez, Monsieur Horii :

> "HQ projects a realistic EV growth path that allows Québec to meet the provincial government twenty thirty (2030) goal of one million (1 M) EV. This path involves market share of new PEV sold growing from one point two percent (1.2%) in two thousand sixteen (2016) to nineteen percent (19%) by twenty twenty-five (2025). Cumulative PEV reach five hundred and forty-six

thousand four hundred and eighteen (546 418) thousand by twenty twenty-seven (2027).”

Est-ce que ça c'est la réflexion, c'est la description d'un scénario avec « aggressive growth ».

A. Yes I believe this is consistent with an aggressive growth scenario.

Q. **[223]** Okay. Maintenant, vous indiquez que la cible de dix-neuf pour cent (19 %) de la part de marché des véhicules électriques parmi l'ensemble des véhicules vendus pour deux mille vingt-cinq (2025) que nous donne le Distributeur serait réaliste. Sur quoi vous êtes-vous basé pour portez ce jugement?

A. So what we did is we looked at sort of technology adoptions based on the S-curves which I described yesterday and based on sort of where we are now and where we need to be in order to reach that twenty thirty (2030) goal of one million (1 M) Evs. We fit the technology adoption curve to match does criteria and that's how we arrived at this forecast.

Q. **[224]** Okay. Maintenant, il y a une étude de votre firme qui a été faite pour AEP et ça a été... cette

étude avait déjà été déposée je pense par la FCEI, mais on vous en dépose... on en a déposé un extrait qui est C-UC-0010. Pour peut-être que ce soit plus facile, même si c'est petit, j'ai quelques copies. Vous avez le document, Monsieur Horii?

A. Yes.

Q. **[225]** Et cette étude c'est bien fait par votre organisme?

A. That's correct. Okay. Maintenant, si je vais au bas de ce qui est la page 20 de l'étude, mais qui est sur la première page que j'ai remis, le deuxième « + », il est indiqué :

> "In the high PEV adoption case PEV are assumed to reach fifteen percent (15%) of all personal light duty vehicle sale in Ohio by the year twenty twenty (2025)."

Pouvez-vous et vous donc si je traduis, vous indiquez qu'un scénario fort de croissance de la demande permettrait d'atteindre quinze pour cent (15 %) d'une part de marché, alors que pour le Québec, pour la même période, vous indiquez une part de dix-neuf pour cent (19 %). Le ratio différentiel est important. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous avez limité la part de

marché de forte croissance de AEP à quinze pour cent (15 %)? Et en conséquence, à dix-neuf pour cent (19%) pour le Québec. C'est quoi les grandes lignes qui justifient cette différence?

A. Sure, so I think we've been very clear about how we came up the Québec numbers based on Québec's goal both in twenty thirty (2030) as well as you know to be consistent with twenty twenty-six (2026) goals for example. So the question really is what was the purpose of this study, this AAP Ohio study and here we're really focussed on whether the effects of manage charging. And to do that we wanted to not just look at one case, but we wanted to have a low case and a high case. So these weren't meant to be sort of consistent with any strong policy goals in the state of Ohio.

(14 H 17)

These are juste setting-up different alternatives based on if Ohio were following, for example, the ZEV mandate numbers from California or were following the sort of historical adoption levels from California. So, it was in no way meant to be an actual prediction of adoption levels for Ohio, but just rather these two scenario forecasts that we could use then to identify to what extent

manage charging benefits would change under low levels or high levels of EV adoption.

Q. **[226]** Okay. Je vous amène maintenant à HQD-2, Document 1, à la page 27, c'est B-0014, réponse à la question 11.1, qui était la même réponse qu'on couvrait tout à l'heure. Est-ce qu'une subvention plus importante, si par exemple on doublait la subvention totale d'un véhicule, ça affecterait votre scénario de base?

A. I'm sorry, I'm not sure I really caught the essence of the question in the translation.

Q. **[227]** S'il y avait une subvention plus importante, les subventions aux véhicules qui sont accordées par le gouvernement du Québec à l'heure actuelle, si ces subventions étaient doublées, est-ce que cela, selon vous, affecterait votre scénario de base?

A. So, if the incentive levels were greatly increased as expressed in the scenario you describe, then I'd expect the adoptions under both the reference and Hydro-Quebec scenario to increase.

Q. **[228]** Yes? Okay. Maintenant, est-ce que vous avez lu ou est-ce qu'on vous a traduit le mémoire de UC, le mémoire de ma cliente, en avez-vous pris connaissance? L'avez-vous lu?

A. I'm not sure. I think you would have to put it up on the screen for me to refresh my memory.

Q. **[229]** Okay. La preuve de UC, alors c'est C-UC-0007, je pense.

A. Actually, I can save you the time. My panel members informing me that wasn't sent over to me as a translated document.

Q. **[230]** Okay. Alors vous n'avez pas pu le lire. Écoutez, je vais quand même prendre une chance, là, à la page 7 de ce mémoire, on parle de la Loi zéro émission et on y disait, citant le gouvernement :

> "Le gouvernement prévoyait en 2017 qu'il y aurait 325 351 véhicules électriques sur les routes du Québec en 2026, compte tenu du règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission, la Loi VZÉ."

Alors ça, c'était avant tout le présent dossier, c'était en deux mille dix-sept (2017).

Est-ce que vous pouvez commenter cette prévision du gouvernement qui, donc, visait trois cent vingt-cinq mille trois cent cinquante et un (325 351) véhicules sur les routes du Québec pour

deux mille vingt-six (2026) et la mettre en relation avec le scénario de référence que vous proposez.

A. I mean, I haven't really done that analysis but I mean I guess what I can say is certainly the Hydro-Quebec forecast is expected to be consistent with that and the reference case we fully expect to be lower than that, so by just those facts, I would expect the reference case to be lower than that.

Q. **[231]** Est-ce que dans votre évaluation de la part de marché à sept point cinq pour cent (7,5 %) des véhicules électriques que vous prévoyez pour deux mille vingt-cinq (2025), vous avez tenu compte de l'implantation d'une norme zéro émission. Est-ce qu'Hydro-Québec vous a informé, là, qu'il y avait cette loi qui avait cette norme zéro émission et en avez-vous tenu compte dans votre évaluation.

(13 h 38)

A. So, when we did the study, I'm not sure the zero emission mandate was in place because that wasn't something I specifically reviewed but...

Q. **[232]** Okay.

A. But I must say, in yesterday's presentation, I actually showed that our forecast of seven and a half percent (7.5 %) is actually very comparable to

what we would expect given our expectation of the mix of BEV vehicles and plug-in hybrid vehicles and increased range of BEV vehicles, the fact that you expect it to get many more credits for future BEV vehicles, it puts us at around seven point eight percent (7.8 %) percent as I showed yesterday, which is very comparable to our seven and a half percent (7.5 %) number that we used.

Q. **[233]** Mais ces prévisions, pour moi ce qui est important de comprendre c'est que vous avez fait ces prévisions sans tenir compte de la norme zéro émission. C'est ça ma question. Oui ou non, avez-vous tenu compte de cette norme-là ou si vous arriviez au résultat où vous êtes arrivé sans avoir à en tenir compte.

A. I'm not sure I see what the importance of that in terms of what our analytical results are. I mean, our numbers are consistent with that. I would have to go back and discuss with my team, you know, what they consider at that sort of level of detail but I do know our numbers are consistent so I don't personally see a problem.

Q. **[234]** Je vais avancer, Madame.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, Maître Sicard, vous aviez annoncé vingt

minutes, ça fait presque quarante.

Me HÉLÈNE SICARD :

Je sais, c'est pour ça.

LA PRÉSIDENTE :

C'est vraiment...

Me HÉLÈNE SICARD :

C'est pour ça que je vais passer à une autre question, là.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, s'il vous plaît.

Me HÉLÈNE SICARD :

Q. **[235]** HQD-2, Document 1, page 29, c'est la pièce B-0014. Alors, ça fait référence justement à ce graphique. Pouvez-vous confirmer que vous ne savez pas quelles sont les variables déterminantes ni les hypothèses derrière la courbe de ventes de véhicules électriques qui apparaît à la page 29.

A. In the Navigant report, they talk about, I think it's a five to ten year delay, potentially, and sort of market decisions or adoptions. But other than that, there's no detail in the report about how they derive this.

Q. **[236]** Est-ce que, par exemple, le territoire parcouru, le climat, la densité de population, le nombre de kilomètres parcourus par année, le prix

de l'essence, le salaire moyen des habitants de Portland, pourraient faire partie des variables qui auraient amené à dessiner cette courbe.

A. I would say that those are factors that could actually affect adoptions. I highly doubt any of that went into this curve, though. Just looking at the very uniform stylised nature, but I think it's more just sort of an analytical sort of shortcut and they just use this to make their point or the fact that you'll have sort of a rising, sort of uptake and then you'll have a reduction.

Q. **[237]** Mais vous êtes d'accord avec moi que tous ces éléments-là pourraient être pertinents pour faire une courbe réaliste.

A. Well, certainly they're relevant for adoptions and we see these kind of terms in the literature and the regression analysis in like the Li study or Sierzchula study.

Q. **[238]** Okay. Maintenant, tout ça, ça nous parle de la Ville de Portland. Savez-vous si la Ville de Portland c'est une ville qui est considérée comme une ville riche, c'est-à-dire où le revenu par habitant est un relevé élevé.

A. Well, it's sort of interesting because Portland is largely sort of an escape city for California, so

the high cost of living in California, a lot of people are actually migrating to Portland because of the lower cost of living., So, in terms of disposable income they may actually be doing quite well and there's a very strong environmental focus for Portland residents so that would also be affecting their decisions.

Q. **[239]** Est-ce que vous savez si le revenu moyen, par exemple, qu'on aurait ou le contexte de marché des véhicules électriques et de Portland General Electric, est comparable à celui du Québec ou présente des similitudes avec ce à quoi doit faire face le Distributeur.

A. So, we never sort of went into that level of detail to try to do a comparison with Portland because what we used as graphic for... was just a way to come up with a reasonable range of BEV to DCFC chargers. We sort of looked at what the total of their forecast was and what sort of, you know, reduction, or sort of a reduced amount, we just used that for our benchmarking, so we never sort of made any forecast assumptions based off of this.

Q. **[240]** Il me reste deux questions, Madame. Alors, HQD-2, Document 1 toujours, à la page 30, on en a parlé tout à l'heure, vous faites référence à

l'étude de Li, Tong, Xing à la ligne 6. Veuillez d'abord confirmer que cette étude a été faite sur des données de vente deux mille onze (2011), deux mille douze (2012) et deux mille treize (2013) et concerne des véhicules tout électriques et des véhicules hybrides.

A. Certainly it used both, fully electric and plug-in hybrid electric vehicles.

Q. **[241]** Et c'est deux mille onze (2011), deux mille douze (2012) et deux mille treize (2013). Je m'excuse, je veux pas vous interrompre, je veux juste...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

On veut pas interrompre mais on interrompt. Alors là, on est coincé dans le temps, c'est vrai, mais on coupe pas le témoin de cette façon-là, c'est pas respectueux puis ça respecte aucune règle.

Me HÉLÈNE SICARD :

Je m'excuse...

Q. **[242]** C'est bien pour deux mille onze (2011), deux mille douze (2012) et deux mille treize (2013).

A. You know, that's a detail that I actually have to review the paper to come up with that information. So, if you give me a few minutes. Yes, the paper here says twenty eleven (2011) to twenty thirteen

(2013).

Q. **[243]** Okay. Pouvez-vous confirmer que la conclusion principale de cette étude est que l'efficacité des dépenses gouvernementales pour favoriser les ventes de véhicules électriques serait beaucoup plus grande, deux fois selon l'étude, si les gouvernements subventionnaient les bornes de recharge plutôt que les véhicules électriques.

A. So, you know, certainly it looked at both the efficacy of financial incentives and charging infrastructure, but let me just check what the authors actually say in their conclusion about which may be greater than the other. Yes, so I found that section in the conclusion and they do state, as you said, that charging infrastructure investment would be more effective.

Q. **[244]** Pendant que vous êtes à cet endroit, est-ce que cette conclusion tient pour l'ensemble des régions étudiées par l'étude qui couvrait une bonne partie des États-Unis. Est-ce que c'est pour l'ensemble des régions cette conclusion?

A. I doubt it would apply to all the regions. I mean, this is looking at, you know, the overall result over all the regions.

Q. **[245** Okay. Savez-vous, puis là je vais vous référer à la pièce C-UC-0009 qui est une carte des États-Unis produite dans cette étude.

A. Yes, so look at the map. The areas with the dots are indicating regions where Policy 1 would actually be more effective.

Q. **[246]** Maintenant, est-ce que les régions où la conclusion qu'on a vue ensemble tient fortement, est-ce que ces régions-là ont quelque chose en commun, par exemple, seriez-vous d'accord de dire avec moi que c'est des régions où le salaire médian des familles est relativement plus élevé que dans les autres régions.

A. You know, I don't know if I'm really prepared at this point to make those kind of generalisations without really looking at the data. You know, I will say certainly you have sort of a Democratic-Republican sort of split, so maybe it's an environmental sort of split here, but to actually go into the demographics, I'm a bit hesitant to do that.

(13 h 48)

Q. **[247]** Je passe maintenant à HQD-2, Document 1, page 31. Alors c'est la page suivante, Madame. B-0014, ligne 7, page 31. Alors je suis au troisième

paragraphe de la page.

> "Secondly, given that another variable in their model price, is almost certainly correlated with EV sales, and that the coefficient for the price variable is negative, the real elasticity of EV sales with respect to charging infrastructure is likely to be larger."

Pouvez-vous confirmer que la variable prix dont vous parlez, c'est uniquement le prix de détail des véhicules électriques.

A. Yes, my recollection is that's retail price.

Q. **[248]** Okay. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi l'élasticité réelle serait supérieure à l'élasticité obtenue par l'étude, eu égard au prix. On a de la difficulté à comprendre, là, cette affirmation que vous avez faite.

A. So that point is going to this problem of sort of multicollinearity in regressions or often, if you have two variables that are related, they can be masking potentially the impact of each other. So that's what this is referring to.

Q. **[249]** That's what you mean. Because those two... So price and the amount of aux bornes de recharge

pourraient avoir, l'un comme l'autre, peuvent avoir un impact l'un sur l'autre dépendant de la façon dont elles sont administrées, c'est ça?

A. Well, they both have an impact on the adoption of EVs, even though they're sort of opposite directions.

Q. **[250]** Et c'est difficile de voir exactement lequel a le plus d'impact dépendant des circonstances, c'est ce que je comprends?

A. Well...

Q. **[251]** Parce que...

A. You know, econometricians try to do their best to try to isolate those effects, but it's rare that you're certain that all the effect has been eliminated.

Q. **[252]** Okay. C'est parce que dans votre réponse, vous m'avez dit l'effet de un peut masquer l'effet de l'autre. C'est ce que j'essayais de définir un peu plus.

A. I mean, that's sort of a general multicollinearity problem.

Q. **[253]** Okay. Alors pouvez-vous me dire si la diminution du prix des véhicules électriques depuis deux mille treize (2013) et l'augmentation des subventions gouvernementales au Québec,

affecteraient l'élasticité réelle des ventes de VE en fonction de l'infrastructure de recharge.

A. I'm sorry, can you repeat the question?

Q. **[254]** S'il y a diminution, il y a eu, en fait, diminution du prix des véhicules électriques depuis deux mille treize (2013) et on a vu dans vos témoignages et dans ceux d'Hydro-Québec, là, qu'il est probable que ce prix, avec la diminution du prix des batteries, il va continuer d'y avoir une diminution du prix des véhicules électriques.

S'il y avait augmentation à travers tout ça, de subventions gouvernementales au Québec, est-ce que ça affecterait l'élasticité réelle des ventes de véhicules électriques en fonction de l'infrastructure de recharge. C'est-à-dire est-ce que l'infrastructure de recharge va quand même continuer d'avoir un impact si les prix diminuent beaucoup, si les subventions au prix des véhicules sont toujours là, quelle est l'importance relative à ce moment-là, de l'infrastructure de recharge. C'est quoi l'élasticité réelle qui reste.

A. Well, you know, in that situation the big effect really is just an overall EV sales. There might be some small impact on the elasticity value here, but you know, I think that would be a very small effect

compared to the real effect of just a change in the EV sales under both the reference case and the Hydro-Quebec case, which we'd expect to see a large increase.

Q. **[255]** Je vais m'arrêter ici, Madame la Présidente.

(13 h 53)

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Sicard. Maître Neuman.

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me DOMINIQUE NEUMAN :

Bonjour Madame la Présidente. Bonjour Messieurs les Régisseurs. J'inviterais madame la greffière à projeter deux pièces. D'abord, la présentation d'Hydro-Québec Distribution qui est la pièce B-0037 à la page 4. Ce ne sera pas ma première question, mais au moins ce sera déjà là. Et également, notre rapport qui est la pièce... Attendez, je n'ai pas noté notre numéro de rapport, c'est notre pièce, c'est notre mémoire SÉ-AQLPA, Document 1. Je pense, c'est 0007. Oui, c'est bien ça. D'accord.

Q. **[256]** Alors, bonjour, Messieurs, Dames. Dominique Neuman pour Stratégies énergétiques et l'AQLPA. D'abord, bon, selon notre compréhension, les bornes projetées seraient toutes propriété d'Hydro-Québec Distribution, c'est bien cela?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Oui.

Q. **[257]** Qu'est-ce qui arriverait avec les bornes déjà existantes qui, selon ma compréhension, appartiennent à Hydro-Québec Circuit électrique? Est-ce qu'elles deviendraient propriété d'Hydro-Québec Distribution? Comment est-ce qu'on fonctionnerait?

R. Non. La situation demeure inchangée.

Q. **[258]** Donc, il y aurait deux groupes de propriété de bornes de deux unités différentes d'Hydro-Québec?

R. C'est exact.

Q. **[259]** O.K. Il n'y a pas de... de projet de fusionner HQ Circuit électrique à... en fait, de l'intégrer à Hydro-Québec Distribution vu que l'activité serait dorénavant prise en charge pour les nouvelles bornes par Hydro-Québec Distribution?

R. Deux choses, c'est que c'est le même groupe qui gère les deux types de bornes.

Q. **[260]** O.K.

R. Donc, c'est ma direction, la direction électrification des transports. Et les bornes qui sont propriété d'Hydro-Québec à cinquante pour cent (50 %), le premier groupe...

Q. **[261]** Oui.
R. ... seront graduellement intégrées à la base tarifaire à la fin de leur vie utile lorsqu'elles auront besoin d'être remplacées.
Q. **[262]** D'accord. Est-ce que vous avez quelque chose à compléter? Oui. D'accord. Le tarif, c'est-à-dire le client électromobiliste qui se présente à la borne, il paye le tarif BR actuellement aux bornes déjà existantes et...
R. En fait, je veux juste corriger.
Q. **[263]** Oui.
R. L'électromobiliste ne paie pas le tarif BR, il paie le tarif de recharge.
Q. **[264]** O.K.
R. Donc, c'est le propriétaire de la borne qui paie le tarif BR.
Q. **[265]** D'accord. Il paye le tarif de recharge fixé par ce client. D'accord. Et pour les futures bornes d'Hydro-Québec Distribution, l'électromobiliste paiera le tarif qui aura été fixée par le gouvernement pour ce service, c'est bien cela?
R. C'est exact.
Q. **[266]** Et le paiera à Hydro-Québec Distribution?
R. Oui.
Q. **[267]** C'est ça. Le mode de paiement actuel, si

notre compréhension est exacte, c'est que actuellement au circuit électrique, et précisez-moi si ce serait toujours le cas selon les nouvelles bornes, doit se procurer une carte d'adhésion, en fait, l'acheter, doit acheter une carte et remplir cette carte, donc c'est une carte de prépaiement. Et donc, lorsqu'il se présente à la borne, son mode de... le seul mode de paiement qui existe, et corrigez-moi s'il y a d'autres modes de paiement qui existent à la fois pour les bornes actuelles et pour les bornes futures, c'est que le client utilise une carte de prépaiement pour payer sa consommation électrique?

R. C'est exact. À la différence qu'il peut utiliser soit la carte ou soit l'application mobile.

(13 h 58)

Q. **[268]** D'accord. Donc, un client dont la... l'application mobile pour payer directement à partir de son compte de crédit ou il a besoin d'avoir un compte déjà monétairement rempli, même par son application mobile, pour pouvoir payer.

R. Dans les deux cas, il faut avoir créé un compte client.

Q. **[269]** Oui.

R. Et le compte va être débité soit par la carte, soit

par l'application mobile. Cependant, il y a l'exception de l'électromobiliste visiteur.

Q. **[270]** Oui.

R. Qui peut, lui, également payer avec l'application mobile sans avoir de compte, moyennant un surplus.

Q. **[271]** D'accord. Je réfère à l'anxiété dont certains ont parlé à différents moments dans la discussion. Donc, un client qui a une automobile, enfin, un automobiliste qui a un moteur à combustion, il a sa carte de crédit avec lui, il va dans un garage, il paie et c'est réglé.

Dans le cas d'une borne de recharge électrique, le client ne peut pas payer avec sa carte de crédit, il a besoin d'avoir un compte déjà existant ou de se créer un compte instantanément moyennant des frais dans le cas du client visiteur, c'est bien cela?

R. Oui, c'est ça. Par contre, la différence entre les deux modèles c'est que l'automobiliste n'a pas d'autre choix que d'aller dans une station-service alors que l'électromobiliste fait la majorité de sa recharge à la maison. Donc, il y a plusieurs cas où l'électromobiliste fréquente à peine la borne de recharge publique.

Q. **[272]** D'accord. Vous avez parlé d'interopérabilité

hier avec les réseaux voisins. Selon ma compréhension, puis corrigez-moi si cette compréhension est inexacte, l'interopérabilité dont on parle, c'est l'interopérabilité des cartes, des comptes, des applications. C'est pas des bornes elles-mêmes, des prises, puisque c'est les mêmes véhicules qui utilisent les mêmes prises.

Donc, ce dont vous avez fait état hier, c'est que les électromobiliste qui ont le compte Hydro-Québec Distribution ou Hydro-Québec Circuit électrique, peut aller se recharger dans des bornes électriques, vous avez mentionné l'Ontario et le Nouveau-Brunswick, mais c'est pas encore réglé pour les États-Unis, c'est bien ça?

R. C'est exact.

Q. **[273]** O.K. Aussi, juste pour comprendre, ce serait la même carte, le même compte pour Circuit électrique et pour les bornes de HQD ou ce serait deux comptes différents, un pour Circuit électrique puis un pour HQD.

R. Ce sera le même compte, c'est vraiment transparent.

Q. **[274]** O.K. En ce qui concerne les autres bornes disponibles sur le territoire québécois de FLO et de ChargePoint, les électromobilistes qui ont la carte HQ peuvent utiliser ces bornes, c'est bien

cela?

R. Actuellement, le Circuit électrique, la carte du Circuit électrique est interopérable avec le réseau FLO.

Q. **[275]** Oui.

R. Et on est actuellement en pourparlers avec le réseau ChargePoint.

Q. **[276]** Mais ChargePoint, il y a des ChargePoint au Québec aussi.

R. Absolument.

Q. **[277]** O.K. Et ChargePoint, c'est le même que ceux qui opèrent aux États-Unis.

R. Oui.

Q. **[278]** C'est bien ça. O.K. Inversement, les clients qui ont un compte chez FLO sont interopérables avec les bornes d'Hydro-Québec?

R. Oui, c'est bidirectionnel.

Q. **[279]** O.K. Et est-ce que je me trompe en disant que les clients qui ont le compte chez FLO, eux, sont interopérables partout avec ChargePoint aux États-Unis, en Ontario, au Nouveau-Brunswick.

R. Ils sont interopérables avec ChargePoint, c'est exact.

Q. **[280]** O.K. Donc, si je peux simplifier un peu, un client qui voudrait avoir le maximum d'autonomie et

d'interopérabilité devrait prendre une carte chez FLO puisqu'il aurait accès à vos bornes puis à toutes les autres bornes dans les autres régions avoisinantes.

R. Oui, c'est une façon de voir les choses. En fait, il y a une raison pour laquelle on n'est pas interopérable encore avec ChargePoint et puis c'est assez technique. Donc, il y a plusieurs façons de réaliser cette interopérabilité-là et nous on est d'avis, au Circuit électrique, que la façon dont c'est fait entre FLO et ChargePoint ce n'est pas optimal pour plein de facteurs dans lesquels je souhaite pas rentrer parce que c'est vraiment technique mais on a l'intention d'aller de l'avant avec cette interopérabilité également. On souhaite simplement la réaliser de façon différente au niveau technique.

(14 h 03)

Q. **[281]** O.K. Au niveau des coûts, est-ce qu'il y a quelque chose, est-ce qu'il y a une variation que vous envisagez entre l'interopérabilité que FLO offre puis celle que vous offririez, est-ce qu'il y a quelque chose qui varierait là-dessus?

R. Est-ce que votre question porte sur le tarif utilisateur?

Q. **[282]** Oui, pour l'utilisateur.
R. Non, ce serait la même chose.
Q. **[283]** D'accord. Et cette interopérabilité est prévue à quel moment, à l'horizon deux mille vingt-sept (2027)?
R. Non, non, non, bien avant deux mille vingt-sept (2027).
Q. **[284]** Oui. Elle est prévue vers quand à peu près?
R. Au cours des prochains mois.
Q. **[285]** D'accord. Au niveau de la propriété, donc vous dites HQD serait propriétaire des futures bornes, pour ce qui est des bornes actuelles du Circuit électrique, c'est le Circuit électrique qui en est propriétaire. J'essaie de voir, et c'est un élément factuel que je cherche à avoir pour répondre à la question sur le caractère réglementé sur lequel il sera plaidé un peu plus tard, à partir de quand commence la partie qui n'est pas HQD, c'est-à-dire il y a la borne, il y a un transformateur de quoi, c'est six cents volts (600 V) j'imagine, c'est des bornes de cinquante mégawatts (50 MW) donc c'est des transformateurs de six cents volts (600 V). Est-ce que c'est bien ça?
R. C'est des bornes de cinquante kilowatts (50 kW).
Q. **[286]** Oui, cinquante kilowatts (50 kW). Donc, il y

a un transformateur de six cents volts (600 V) qui appartient à HQD et le câble tout le long, jusqu'à ce qu'on touche la borne appartient à HQD également, c'est bien cela?

R. En fait, il y a deux modèles. Donc, dans le modèle qui nous intéresse aujourd'hui, tout appartiendrait à HQD.

Q. **[287]** Oui. Et dans l'ancien, celui de Circuit électrique?

R. Et dans l'ancien, la propriété de HQD cessait au compteur. Tout ce qui était au-delà du compteur appartenait moitié HQ et moitié partenaire.

Q. **[288]** D'accord. Et donc, dans ces cas-là des anciennes bornes de Circuit électrique, c'est Circuit électrique qui est le client et qui paie le tarif à HQD, c'est bien ça?

R. Oui.

Q. **[289]** D'accord. Dans le modèle que vous présentez pour aujourd'hui, pour la présente cause, donc vous présentez une planification jusqu'en deux mille vingt-sept (2027) des investissements qui sont prévus, des dépenses qui sont prévues. J'essaie de voir par les questions qui viennent si ce modèle est optimal compte tenu du fait qu'il y a un grand nombre d'incertitudes, il y a un grand nombre

d'éléments qui sont sujets à évolution, à changement, et le modèle qu'Hydro-Québec propose c'est qu'on adopte quelque chose, puis je reviendrai un peu plus tard sur la question de savoir qu'est-ce qu'on adopterait exactement maintenant mais s'il y a des variations que vous avez décrites comme substantielles, il y aurait une autre cause similaire à la présente qui serait tenue.

Sinon, ça se traduirait quant à des variations, des variations annuelles par rapport aux investissements prévus, aux charges prévues. Comme on a un mécanisme de réglementation incitative, si les variations, selon ma compréhension, dépassent quinze millions (15 M) annuellement, vous le présenteriez en cause tarifaire en tant que facteur Z pour approbation spécifique.

Si c'est inférieur à quinze millions (15 M), bien, ça tomberait sous le radar, c'est-à-dire que ce serait intégré aux autres charges, aux autres investissements, il n'y aurait pas d'approbation spécifique, il n'y aurait pas d'intervention de la Régie pour approuver ces changements puisque ça ferait partie de

l'approbation globale conformément au mécanisme de réglementation incitative de toutes les charges et investissements, est-ce que c'est bien cela?

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Bien, en fait, tant pour le traitement des exclusions, les facteurs Y, que pour les exogènes, le seuil de matérialité de quinze millions (15 M) ne s'applique pas aux variations. Ça s'applique au montant total de la rubrique à laquelle on souhaite voir attribuer le traitement.

(14 h 08)

Dans le cas des facteurs Z, on considère l'impact, le montant en question, le seuil de matérialité, il s'applique à l'impact sur les revenus requis. C'est pas établi de façon différentielle d'une année à l'autre. C'est l'impact global annuel des revenus requis.

Q. **[290]** De l'ensemble du poste ou de la variation?

R. De l'ensemble du poste.

Q. **[291]** D'accord.

R. Donc, prenons l'exemple d'un projet majeur, je n'ai pas fait le calcul de qu'est-ce que ça pourrait représenter en termes d'investissement, de toute façon, ça dépendrait aussi de la période d'amortissement mais il faudrait que la somme des

dépenses d'amortissement et de rendement pour une année donnée excède le montant de quinze millions (15 M) pour que le traitement facteur Z soit appliqué.

Q. **[292]** O.K. Donc, hypothétiquement, il y aurait des années où le poste budgétaire des bornes de recharge serait examiné distinctement par la Régie et d'autres années où, hypothétiquement, il ne le serait pas.

R. Bien, dans la planification qui est présentée, il n'est pas prévu qu'aucune des années de l'horizon considéré de dix (10) ans remplisse ces conditions. Donc, les impacts revenus requis année après année seront bien en deçà du seuil de quinze millions de dollars (15 M$).

(14 h 10)

Q. **[293]** O.K. Est-ce que vous ne voyez pas un problème quant au rôle que la Régie doit jouer à l'égard de ce projet, de ce projet ambitieux et innovateur et nouveau, du fait qu'aujourd'hui dans la présente cause vous demandez de reconnaître le caractère prudemment acquis et utile et innovateur et nouveau du fait qu'aujourd'hui dans la présente cause, vous demandez de reconnaître le caractère prudemment acquis et utile de dix (10) ans projetés

d'investissements et le caractère nécessaire de dix (10) ans projetés de dépenses et qu'il y a de nombreux aléas qui pourraient affecter à la hausse ou à la baisse ces différents postes budgétaires et qu'il n'y a pas vraiment de mécanisme prévu pour que ce soit suivi annuellement. Donc, on donnerait, la Régie éventuellement donnerait une approbation dans le présent dossier et tous ces changements, il n'y a pas vraiment de structure pour les suivre devant le tribunal. Est-ce que vous voyez qu'il y a... Ne voyez-vous pas qu'il y a peut-être un problème avec cela?

R. Bien, je ne vois pas le problème que vous évoquez puis je vais vous dire pourquoi. Le présent dossier vise à présenter vraiment en profondeur l'ensemble des interventions que le Distributeur prévoit faire pour atteindre l'objectif du projet, c'est-à-dire réaliser ou permettre d'atteindre les sites de pénétration de véhicules électriques. Donc, les interventions, les investissements prévus au cours des années pour le déploiement des bornes de recharge visent à atteindre cet objectif. Donc, les dépenses qui découleront des investissements résultent du modèle que l'on présente aujourd'hui. Donc, on explique ce modèle, on présente son

ampleur, on présente le rythme de déploiement. La Régie peut apprécier ces informations sur la base des informations qu'on lui présente.

Et sur la base de cette appréciation de cette logique, la Régie pourra se rassurer que les dépenses qui en découlent de façon mécanique, comme j'exprimais ce matin, année après année, se situent dans la sphère de raisonnabilité qu'elle aura apprécier dans le présent dossier.

Maintenant, si on devait apporter des changements substantiels, ce qui devait affecter de façon importante l'ampleur ou le rythme de déploiement des bornes et que ça venait affecter la logique ou le modèle que l'on a présenté à cette occasion de façon importante, à ce moment-là il serait opportun pour le Distributeur de venir se représenter à la Régie.

Ce que la Régie pourra voir année après année, c'est si, au travers des informations qu'on dépose dans le dossier tarifaire, par exemple, cette année, ça faisait partie de la pièce des investissements de moins de dix millions (10 M$), on avait une ligne où on faisait état des investissements réalisés en année de base et en année témoin pour les investissements réalisés en

vertu du nouvel article 52.1.2, on montrait le niveau d'investissement qui était anticipé être réalisé en année de base et en année témoin. Donc, on lui montre cette information-là.

Après, donc la Régie peut constater qu'on s'en tient au plan qu'on lui a présenté et que ce qui lui a été exposé dans la présente demande se matérialise année après année. Également, dans les rapports annuels, on va présenter les montants réels d'investissements en année historique.

Donc, quand vous dites que la Régie n'a pas d'occasion de suivre le déploiement du projet, je ne suis pas d'accord avec ça parce qu'elle peut exactement voir si l'on suit les investissements qu'on avait prévu faire en fonction des objectifs que l'on s'est fixé.

Q. **[294]** En suivi de votre réponse pour laquelle je vous remercie, on sait que le modèle que vous présentez est basée sur des bornes de cinquante kilowatts (50 kW), c'est bien cela?

R. Oui.

Q. **[295]** O.K. Et on sait qu'il y a différents types de bornes d'une capacité supérieure qui existent, que vous testez déjà, et vous avez déjà mentionné différents niveaux supérieurs un peu plus tôt

aujourd'hui. Selon notre mémoire, nous mentionnons qu'il existe même des bornes jusqu'à quatre cent cinquante kilowatts (450 kW) qui existent déjà sur le marché, que certains manufacturiers proposent, c'est bien cela? Est-ce que vous êtes au courant? (14 h 15)

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Bien, en fait, ce qu'il est important de préciser, c'est qu'il n'y a aucun véhicule passagers qui actuellement est capable de prendre une telle puissance.

Q. **[296]** O.K. Corrigez-moi si je me trompe mais les bornes sont destinées non seulement aux véhicules passa... quand vous dites « passagers », vous parlez des automobiles, mais ne sont-elles... votre projet n'est-il pas conçu également pour couvrir les véhicules lourds?

R. En fait, pour l'instant, de la façon dont on a caractérisé les bornes c'est pas des bornes publiques.

Q. **[297]** D'accord. Et les véhicules lourds, eux, n'ont-ils pas certains besoins durant leur trajet parfois long de se recharger?

R. Bien, c'est... c'est un excellent point. Pour l'instant, on en voit pas sur les routes de ces

véhicules lourds.

Q. **[298]** De véhicules lourds électriques, oui, parce que... peut-être parce qu'il n'y a pas de bornes pour leur permettre de les recharger sur leur long trajet mais n'y a-t-il pas un besoin d'offrir aux véhicules lourds? Je parle des autobus, je parle d'un camion de transport.

R. Pour ce qui est des autobus, nous, on ne voit pas que ce soit des bornes publiques parce que ça sera des bornes qui vont être dédiées. Donc, on est en... on est en discussion avec l'ensemble des facilités de transport public et ce qu'elles envisagent c'est plutôt de faire une recharge la nuit à leur dépôt. Donc, ça c'est pour les autobus publics. Pour ce qui est de l'industrie du transport, la livraison urbaine, par exemple, et ce type de chose-là, pour l'instant c'est pas encore un secteur qui est organisé. Donc, on a pas encore de projet à ce... à ce niveau-là.

Q. **[299]** O.K. Dans notre mémoire, nous parlons également du besoin d'avoir ce qu'on... ce qu'on appelle... ce qui peut s'appeler des supers bornes, des bornes de haute capacité, de recharge très rapide, notamment en milieu urbain, est-ce que ce type de bornes fait partie de votre projet

actuellement ou non?

R. En fait, on est en train de les tester ces bornes-là, les bornes de cent (100), cent vingt (120), cent cinquante kilowatts (150 kW), comme j'ai mentionné ce matin, c'est des bornes qu'on va... qu'on va tester dans une banc d'essais cette année pour voir quelle est la... quel est le type de borne le plus pertinent. Mais on est toujours très prudent dans l'établissement de notre modèle, ce qui fait qu'on veut... on veut déployer la bonne borne au bon moment pour optimiser les investissements.

Q. **[300]** Absolument.

R. Donc, à l'heure actuelle, même si on déployait des bornes de trois cent cinquante kilowatts (350 kW), pensant être en avance, aucune voiture n'est capable de prendre ce type de puissance-là, alors, on ferait des... des investissements qui sont très importants et qui ne serviraient pas à personne. Donc, pour nous c'est vraiment important d'arriver avec la bonne puissance au bon moment et c'est ce qu'on essaie de déterminer avec notre banc d'essais cette année.

Q. **[301]** Mais vous les tester en raison de la possibilité que ces bornes plus tard aient une

utilité, qu'il y ait des véhicules effectivement qui s'en serviront?

R. Absolument, parce qu'on sait que... on sait que la puissance de recharge des véhicules va en s'accroissant et on sait que ça s'en vient très très rapidement.

Q. **[302]** Corrigez-moi si je me trompe mais des bornes plus puissantes nécessiteraient des transformateurs de plus que neuf cents volts (900 V). Les transformateurs de neuf cents volts (900 V) c'est ceux qui sont prévus pour les bornes de cinquante kilowatts (50 kW) mais des bornes plus puissantes auraient besoin d'un niveau de transformation supérieur, est-ce que c'est bien ça?

R. C'est exact, mais la façon dont on a prévu nos installations actuellement c'est qu'on prévoit des transformateurs de deux cents kilowatts (200 kW) qui sont capables actuellement soit d'accommoder quatre bornes de cinquante (50) ou deux bornes de cent (100) ou une borne de cent cinquante (150) et une borne de cinquante (50). Donc, les installations qu'on fait actuellement sont évolutives et vont permettre d'accommoder des bornes plus puissantes.

Q. **[303]** O.K. Je reviens à la question du rôle de la

Régie par rapport à la présente cause, c'est que ces éléments-là de croissance de la puissance des bornes et donc d'adaptation des transformateurs en conséquence ne sont-ils pas susceptibles d'influencer les coûts, les coûts d'immobilisation, éventuellement le montant des charges associées? Et j'essaie de voir comment est-ce que cette possibilité de croissance est prise en compte dans le modèle, dans la proposition que vous nous faites au présent dossier.

R. Déjà, en installant des transformateurs de deux cents kilowatts (200 kW), on prévoit un peu cette évolution-là parce que comme on va déjà avoir...

Q. **[304]** Excusez-moi. Des transformateurs de combien? De deux cents (200)?

R. Deux cents (200).

Q. **[305]** D'accord.

R. Donc, pour des bornes de cinquante (50). Déjà, en installant...

Q. **[306]** Excusez, deux cents volts (200 V), pas deux cents kilowatts (200 kW). C'est ça, deux cents volts (200 V).

R. Non, deux cents kilowatts (200 kW).

Q. **[307]** O.K., deux cents kilowatts (200 kW).

(14 h 20)

R. Oui.

Q. **[308]** O.K. D'accord.

R. Donc, déjà en prévoyant cette puissance-là, on amortit ces installations-là dès le départ pour que, lorsque les bornes plus puissantes vont arriver, on va déjà avoir cette installation-là, ce qui fait qu'on va réduire le niveau d'investissement pour l'installation, même si on augmente le niveau d'investissement pour les bornes. Ce qui fait qu'on pense qu'on va être capables d'amortir un même niveau d'investissement, à vérifier bien entendu puisqu'on ne connaît pas encore le prix des bornes plus puissantes, mais on va être capables de maintenir un même niveau et à ça, si on ajoute également les subventions fédérales sans affecter notre modèle. C'est notre hypothèse pour l'instant.

Q. **[309]** Vous mentionnez les subventions fédérales. On a une certaine, enfin, un questionnement quant aux subventions fédérales. Selon ce que nous avons pu trouver, une partie ou certaines de ces subventions fédérales, celles qui sont relatives aux initiatives pour le développement des infrastructures, sont des aides remboursables. Et tout au long de votre présentation, vous parlez de

subventions. Ça fait que si vous pouviez clarifier cet élément. Est-ce qu'il y a une partie où la totalité des aides fédérales actuelles ou des aides fédérales prévues qui sont remboursables et si vous pouvez préciser.

R. La condition de, je sais pas si c'est un mot mais de remboursabilité, la condition inhérente à rembourser ces sommes-là est s'il y a rentabilité. Donc, si on est capables de rentabiliser avec les revenus qu'on va retirer des bornes, si on est capables de rembourser ces subventions-là et, comme on l'a mentionné à plusieurs reprises, quand on prend seulement les revenus de recharge, c'est pas une éventualité qu'on envisage, mais pas du tout.

Q. **[310]** D'accord, je vous remercie, c'est très utile comme précision. J'attirerais votre attention, donc, sur votre présentation à la page 4 qui était ouverte tout à l'heure sur l'écran.

Les ratios que vous présentez sur cette page 4, les ratios de nombre de véhicules totalement électriques par bornes de recharge, par BRCC, sur ce tableau, et qui est également repris à la fois dans votre preuve orale et dans votre preuve écrite, est-ce qu'il est correct de comprendre que les bornes dont vous parlez, ce sont

uniquement les bornes d'Hydro-Québec, que ce soit les bornes d'Hydro-Québec Circuit électrique ou les bornes d'Hydro-Québec Distribution.

R. C'est exact.

Q. **[311]** D'accord. Si on peut passer à notre rapport.

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Votre rapport Maître Neuman?

Q. **[312]** Oui, notre rapport, à la page 14 qui est la page Adobe 17. Ça, c'est la page... La page numéro 14 de notre rapport. Oui. Donc, si Madame la Greffière peut descendre au bas de cette page.

Donc, nous avons recherché les chiffres pour chacun des types de bornes et nous avons la conclusion, c'est dans le paragraphe du bas de cette page, donc il y aurait environ, à la fin de deux mille dix-huit (2018), quatre cents (400) BRCC au Québec, ce qui inclurait cent soixante-neuf (169) BRCC au Circuit électrique au trente et un (31) janvier deux mille dix-neuf (2019); cent cinquante-sept (157) Superchargeurs de Tesla au trente et un (31) janvier deux mille dix-neuf (2019); et les BRCC du Circuit plus haut plus quelques BRCC privés, ce qui nous amène à un ratio actuel au Québec d'environ quarante-six (46) véhicules électriques à batterie, donc véhicules

entièrement électriques, par BRCC, lorsqu'on additionne toutes les BRCC qui existent.

(14 h 25)

Donc, le ratio, donc le type de ratio auquel on arrive est de quarante-six (46). Et plus loin dans ce... dans ce rapport, il y a un graphique où nous comparons avec différents autres pays et donc, nous avons la constatation que la Corée, la Chine, le Japon sont dans le peloton de tête avec un ratio de seulement dix (10) à quinze (15) véhicules électriques à batterie par BRCC, ce qui est très supé... très supérieur au ratio qu'on retrouve actuellement au Québec si on additionne l'ensemble... l'ensemble des bornes et on recommandait, grosso modo, d'en faire mieux. Est-ce que... Et on a pas présenté les projections jusqu'à eux mille vingt-sept (2027) des différents pays mais j'aimerais voir un peu votre commentaire par rapport à la position où nous nous situons au Québec comparativement à celle d'autres... d'autres juridictions, d'autres pays.

R. Ici, on a une divergence d'opinions au niveau méthodologique, donc, nous, on exclut toujours les bornes Tesla de notre ratio parce que ce sont des bornes qui sont à l'usage exclusif de la marque.

Donc, on les exclut toujours d'emblée puisqu'on ne peut pas... on ne peut pas prétendre que les autres véhicules peuvent les utiliser et comme les véhicules Tesla ne comptent que pour dix pour cent (10 %) du parc, donc, on les exclut d'emblée.

Une chose qu'on a remarquée qui était difficile dans la comparaison avec les autres pays c'est que souvent, il y a de écarts au niveau méthodologique également. On a creusé la question et on s'est rendu compte que dans certains cas, ils incluaient les bornes Tesla, dans d'autres, ils comptaient les ports ou les connecteurs sur les bornes plutôt que les bornes et donc, pour toutes ces raisons-là, on voit que c'est très difficile de faire une comparaison sur les mêmes données d'une part.

D'autre part, comme je mentionnais ce matin, il y a des différences au niveau de l'organisation des transports dans... dans tous ces pays-là. Par exemple, au Pays Bas, les gens n'ont pas accès à la recharge à domicile, ce qui fait que ça leur prend un ratio beaucoup plus élevé de bornes publiques, une chose, et entre autres, en Californie, par exemple, où ils utilisent beaucoup l'énergie solaire et font la promotion de la

recharge pendant le jour, également, c'est une difficulté de comparaison. Donc, pour toutes ces raisons-là, on trouve ça très difficile de faire la comparaison que vous avancez.

Q. **[313]** D'accord. Je vous remercie. Pour l'électromobiliste qui utilise les bornes, les bornes de recharge tant actuelles que celles futures d'Hydro-Québec Distribution, il y a un service d'assistance CAA qui est offert, qui est offert actuellement et selon notre compréhension qui continuera d'être offert si l'électromobiliste a besoin de se faire aider pour utiliser sa borne, c'est bien ça? Et il y a des frais pour ce service.

R. Il n'y a pas de frais pour l'utilisateur, c'est assumé par le circuit électrique.

Q. **[314]** D'accord. Et ça existera encore sur les nouvelles bornes?

R. C'est exact.

Q. **[315]** Et là, ça serait l'utilisateur qui paierait ce...

R. Non, le modèle est inchangé, les frais du service à la clientèle sont intégrés dans le coût total du service.

Q. **[316]** Vous êtes absolument sûr de ça puisqu'on pourrait déposer l'extrait du site web qui semble

indiquer que c'est l'utilisateur qui paye des frais s'il a recours au service d'assistance CAA pour... pour obtenir conseil quant à l'utilisation.

R. Je suis très certaine puisque c'est moi qui paie les factures.

Q. **[317]** C'est vous qui payez les factures. Bon, O.K. C'est un service... C'est le site web pour les utilisateurs qui semble indiquer.

R. Bien, écoutez, si vous pouvez montrer l'extrait, peut-être qu'il y a une mauvaise compréhension mais je ne sais pas à quoi vous faites référence.

Q. **[318]** Bien, éventuellement, on le... on ne l'a pas maintenant pour dépôt mais éventuellement, on pourra dans le cours de l'audience.

Je veux revenir aux différents types de bornes qui existent, à la fois aux bornes qui existent et celles qui sont en train d'être examinées pour le futur. Est-ce qu'il est exact que votre guide d'utilisation technique pour les bornes de recharge actuellement n'est pas adapté... en fait, ne touche que les bornes à cinquante kilowatts (50 kW) qui n'est pas adapté pour traiter des bornes d'une capacité supérieure.

(14 h 30)

R. Est-ce que vous pouvez préciser de quel document

vous parlez?

Q. **[319]** Le nom qui est indiqué, bien, ce document, si vous ne le connaissez pas, bon, il faudrait qu'on le dépose mais, en tout cas, si ça vient d'Hydro-Québec Distribution...

R. Guide de...

Q. **[320]** C'est le guide d'utilisation technique pour les bornes de recharge.

R. O.K. Je présume que c'est le guide d'installation des bornes, est-ce que ça peut être ça?

Q. **[321]** Oui, le guide d'installation des bornes.

R. Oui, oui.

Q. **[322]** Donc...

R. Parce qu'à l'époque, lorsqu'on l'a rédigé, il n'y avait pas des bornes de plus grande puissance que cinquante kilowatts (50 kW) alors c'est très possible.

Q. **[323]** O.K. Est-ce que vous prévoyez le retravailler afin qu'il inclue les autres types de bornes que vous êtes en train d'examiner?

R. Oui, à terme, il va falloir faire un ajustement, effectivement.

Q. **[324]** D'accord. Sur le service d'assistance CAA et plus généralement sur la facilité d'utilisation des bornes, selon notre compréhension, il y avait un

certain problème à un moment donné dans le sens que les bornes avaient un guide qui était sur écran et que l'écran lui-même était, en fait, que ça nécessitait une certaine connaissance préalable pour pouvoir utiliser l'écran pour obtenir les instructions pour pouvoir utiliser ces instructions afin de faire fonctionner la borne. Est-ce que vous êtes sensibilisée à ce problème-là?

R. Est-ce que vous dites que les instructions qui étaient à l'écran...

Q. **[325]** Elles étaient à l'écran, sur certaines bornes elles sont sur écran. Je pense que sur les nouvelles bornes, c'est plus un affichage sur la borne mais initialement il fallait accéder à l'écran et ça prenait déjà des instructions pour accéder à l'écran pour pouvoir se servir de cet écran.

R. Malheureusement, je sais pas à quoi vous faites référence.

Q. **[326]** Non? D'accord. Est-ce qu'il est prévu une formation auprès, par exemple, des concessionnaires automobiles, à la fois pour eux mêmes et pour qu'ils puissent eux mêmes conseiller leurs clients quant aux bornes de recharge?

R. Ce n'est pas dans le mandat du Circuit électrique

de faire cette formation-là. Par contre, on est des partenaires avec Équiterre qui, eux, ont entrepris de faire une formation auprès des concessionnaires.

Q. **[327]** O.K.

R. Effectivement.

Q. **[328]** Est-ce que vous prévoyez lancer une campagne d'information publicitaire pour le grand public pour l'usage des bornes électriques?

R. Pas dans le cadre du présent dossier qui fait l'objet de l'étude.

Q. **[329]** O.K. Ça termine mes questions, donc je vous remercie beaucoup. Merci beaucoup Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci Maître Neuman. Maître Fortin?

Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

Comment on fait, comme ça? Mon micro est ouvert maintenant. Veuillez pardonner mon manque d'expérience avec les micros.

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez annoncé quinze (15) minutes, pensez-vous que...

Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

J'entends m'y tenir.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, O.K.

Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

J'entends m'y tenir.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

C'est un objectif que je m'impose depuis ce matin. Ceci dit, est-ce que vous m'entendez bien? C'est pas tellement convivial pour les ordinateurs.

Q. **[330]** Alors bonjour à tous. On va pas parler de chiffres, on va parler d'autre chose. Je sais pas si vous en êtes content, moi je le suis en tout cas. J'ai quelques questions relativement au projet en tant que tel et l'implantation que vous entendez en faire, surtout dans l'espace public.

Donc, vous comprenez que je représente l'UMQ, l'Union des municipalités, donc nous notre préoccupation c'est au niveau de l'espace public, l'occupation que vous entendez en faire et comment est-ce que vous entendez articuler ça. Donc, j'imagine que vous avez pris connaissance du mémoire de l'UMQ? Comment est-ce que vous recevez les préoccupations qui sont transmises dans ce mémoire? En prenant en compte ce que j'ai dit en

matière d'introduction.

(14 h 35)

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Donc, on doit comprendre que vous faites référence aux recommandations énoncées à la page 20?

Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

C'est exact.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Merci, confrère.

Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

Est-ce qu'on pourrait peut-être le mettre à l'écran? C'est le mémoire de l'UMQ, page 20, s'il vous plaît. Je suis désolé, c'est peut-être une autre page, pouvez-vous monter à la page précédente? Ah! Non, c'est à la page 20, c'est ça.

Peut-être juste pour vous aider dans la... dans la lecture un peu puis peut-être pour vous aider à comprendre où est-ce qu'on s'en va en gardant à l'esprit qu'on veut respecter le temps de quinze (15) minutes qui a été annoncé.

L'UMQ souhaite en particulier que l'implantation des bornes dans l'espace public fasse l'objet d'entente avec Hydro-Québec et donc que ça ne soit pas une démarche que Hydro-Québec fait, que le Distributeur fait, qui soit sans

collaboration ou sans entente préalable avec les villes et les municipalités. Comment est-ce que vous recevez ce choix de l'UMQ?

M. MICHAËL NEYRINCH :

R. Alors, dans le cas du déploiement, quel que soit l'endroit où doit être déployée une borne, elle fait recours à effectivement l'accès à un terrain. Donc, que ce soit une municipalité ou un terrain privé, il y a toujours une entente et une collaboration nécessaire avec une entente de servitude, effectivement.

Q. **[331]** D'accord. Est-ce que vous envisagez la possibilité que ça soit par le biais d'entente cadre et non pas d'entente à la pièce? Comme, par exemple, ce qui régule les interventions dans l'emprise publique pour l'entretien de vos équipements.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Ce qu'il faut savoir c'est qu'on a établi une série de critères pour les emplacements des bornes rapides et dans cette série de critères-là l'un d'entre eux c'est la présence de service vingt-quatre (24) heures si possible, donc, de la restauration, des endroits, des toilettes publiques, de l'éclairage, etc., ce qui fait qu'en

priorité, souvent les... les terrains qui sont privilégiés sont des terrains privés. Donc, dans cette optique-là, on a besoin des ententes qui sont de gré à gré avec chacun des propriétaires de terrain.

Q. **[332]** Je comprends. Mais vous êtes au courant aussi qu'il y a, par exemple, des ententes avec la Ville de Montréal, par exemple, où on trouve des bornes du circuit électrique qui sont directement sur le bord des rues et des boulevards dans la ville? Vous êtes au courant de ça?

R. Oui, mais en fait, ces bornes-là ce sont des bornes de niveau 2 et c'est... c'est un... c'est un type d'entente qui est complètement différent. Donc, ces bornes-là ne sont pas financées par le Distributeur.

Q. **[333]** Je comprends. Et donc, si je comprends bien, le Distributeur entend s'écarter de ce modèle pour privilégier les endroits auxquels vous avez fait référence un peu plus tôt?

R. En fait, Hydro-Québec continue à déployer des bornes de niveau 2 parce que ce sont des bornes qui sont complémentaires aux... aux bornes rapides et nécessaires mais le modèle d'affaires qui est privilégié et qui fonctionne très bien c'est que ce

sont nos partenaires qui paient ces bornes-là, qui en font l'installation et qui paient la borne et qui en conservent les revenus. Donc... Et ça, ça va... ça va se poursuivre.

Q. **[334]** Je comprends.

R. Le Distributeur, quant à lui, va se concentrer sur les bornes rapides.

(14 h 40)

Q. **[335]** Je comprends. Pour ce qui est des terrains privés comment est-ce que ça va fonctionner. Je comprends que, dans le cadre du circuit électrique, le modèle actuel, il y a un partage des coûts qui est fait avec le partenaire. Comment est-ce que ça va s'articuler pour ce qui est des bornes à recharge rapide, l'étape 2?

R. Avec le modèle qui est présentement proposé, c'est le Distributeur qui va payer l'installation et les bornes et qui va en conserver les revenus. Le partenariat qui va se faire avec le propriétaire du terrain est un partenariat de servitude. Donc, on va demander à nos partenaires de nous accorder une servitude de vingt (20) ans pour pouvoir installer nos bornes. Et le raisonnement derrière ça, c'est que le partenaire va bénéficier de l'achalandage qui va être généré par la borne rapide. Donc, entre

autres, on sait qu'un client qui fait une recharge rapide et qui est captif pendant vingt à trente (20-30) minutes va aller dépenser dans les commerces avoisinants. Donc, c'est de cette façon-là que le partenaire qui prête, si on veut, son terrain à la borne rapide trouve son compte.

Q. **[336]** Je comprends. Qu'est-ce qu'il en est de l'entretien de ces bornes-là, que ce soit sur le terrain privé ou public?

R. Oui. Ça fait partie de la servitude. Donc, en échange de recevoir une borne gratuite, le partenaire s'engage à faire le déneigement et l'entretien du terrain.

Q. **[337]** Et de la borne proprement dite aussi ou, ça, c'est à la charge du Distributeur?

R. La borne est la responsabilité du Distributeur. Donc, c'est nous qui en assurons la maintenance.

Q. **[338]** Parfait. Si je comprends bien, excusez-moi de vous faire préciser quelque chose auquel vous avez probablement déjà répondu, aucune borne du nouveau réseau ne va être installée sur la rue, ce n'est pas dans les plans du Distributeur?

R. Je n'irais pas jusque-là.

Q. **[339]** Hum, hum.

R. Cependant, il faut savoir qu'une borne rapide,

c'est une grosse empreinte. C'est comme un gros frigo. Donc, sur la rue, ça risque d'être difficile. Mais il pourrait y avoir des bornes qui sont installées sur certains terrains municipaux si ça s'y prête, absolument.

Q. **[340]** Et si jamais cette option-là est envisagée, j'imagine qu'il va y avoir au préalable une entente avec le corps municipal en question...

R. Absolument.

Q. **[341]** ... au niveau de la signalisation du marquage, ainsi de suite?

R. C'est déjà le cas. C'est déjà le cas avec plusieurs municipalités.

Q. **[342]** O.K.

R. Oui.

Q. **[343]** Dans le cadre du circuit électrique?

R. Dans le cadre du circuit électrique et du nouveau modèle.

Q. **[344]** Et du nouveau modèle. O.K. Puis est-ce que vous avez des ententes qui sont écrites avec ces villes et ces municipalités?

R. Oui.

Q. **[345]** Parfait. Est-ce qu'elles sont publiques?

R. Est-ce qu'elles sont publiques?

Q. **[346]** Je vais vous demander de faire la

vérification, peut-être nous communiquer ça à titre d'engagement si, effectivement, vous avez des versions papier de ça.

R. D'accord. Je vais vérifier.

Q. **[347]** Électroniques, bien entendu, ça ferait l'affaire aussi.

LA GREFFIÈRE :

Engagement numéro 6.

Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

Copie des ententes intervenues avec les villes ou les municipalités pour l'implantation des bornes du réseau de recharge rapide. Ça vous convient?

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Juste peut-être une précision. Quand on parle d'une copie des ententes, est-ce qu'on pourrait se limiter à copie d'une entente qui servirait de référence plutôt que l'ensemble de toutes les ententes qui auraient été conclues entre le Distributeur au circuit électrique et une tierce partie?

Q. **[348]** Je suspecte fortement que le texte va se ressembler d'entente en entente et que ça risque de ressembler énormément, chaque entente risque de se ressembler énormément. Pour l'heure, je pourrais me contenter d'une seule entente, mais je vais

m'assurer que ma cliente est d'accord avec moi à cet effet. On le précisera si jamais c'est nécessaire.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

C'est juste pour être bien certain. On parle bien d'ententes en lien avec l'installation de BRCC et non pas des bornes de niveau 2, mais uniquement des bornes de recharge rapide, le courant continue?

Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

C'est exact.

E-6 (HQD) : Fournir copie de l'entente intervenue avec les municipalités en lien avec l'installation de BRCC (demandé par UMQ)

Q. **[349]** Je vais vous référer à la pièce B-0004, page 20, le tableau 6. Je vous avais dit qu'on ne parlerait pas de chiffres. C'est au bas de la page, Madame la greffière. On va en parler juste un petit peu. Est-ce que vous êtes à la page 20? C'est peut-être la page 20 papier et non pas du document pdf. C'est la même chose? Tableau 6, oui. Est-ce qu'on peut aller maintenant à la page 21? Excusez-moi! Tableau 8. Je vous réfère à la ligne « charges

d'exploitation » qui commence à zéro virgule un (0,1) et qui termine en deux mille vingt-sept (2027) à huit virgule six (8,6). On a fait une... Je dis « on » pour m'attribuer un peu le mérite mais je n'en ai pas du tout.

(14 h 45)

On a fait avec monsieur Prévost, l'analyste de l'UMQ, une corrélation entre le nombre de bornes ainsi que les charges d'exploitation que vous prévoyez, on arrive à une moyenne approximative entre quatre mille huit cents (4 800) et cinq mille (5 000 $) quelques centaines de dollars par borne.

Quand vous... quand vous faites référence à des charges d'exploitation pour les bornes, qu'est-ce que ça comprend?

R. Alors, pour... pour répondre avec précision à votre... à votre question, je pourrais vous renvoyer sur une demande de renseignements de l'AQCIE-FCEI, HQD-2, document 3, page 30 de 56, mais en fait, je vais pouvoir vous citer quels sont les éléments pris en compte...

Q. **[350]** Oui, j'aimerais ça.

R. ... pour les... pour les charges d'exploitation. Donc, elles sont les suivantes : donc, il y a la garantie des bornes, l'entretien et la maintenance.

Donc, quant on parle d'entretien et de maintenance, on parle de maintenance préventive et quand on parle d'entretien, bien, on parle soit d'un entretien suite à un bris ou à une malveillance. Les frais de télécommunication aux bornes, on sait que ces bornes sont des bornes intelligentes, donc, ça prend un modèle et, effectivement, les frais liés à la télécommunication.

Les frais de gestion aux bornes, donc, ces bornes-là sont communicantes et fournissent de l'information, du data, qui est donc... qui interagit avec une base de données. Les frais donc du service à la clientèle, tel que mentionné tout à l'heure, les frais du système d'exploitation, donc, c'est effectivement toute... toute l'intelligence, tout ce qu'on appelle en bon français le « back office », donc, le système de gestion informatique, donc, la plate-forme de gestion, tout ce qui est maintenance technique sur ce qui pourraient être les canopées . Donc, on le sait que les infrastructures, les stations de recharge de quatre bornes ont en plus une infrastructure physique qui protège la borne, donc, s'il y a des « touch up » de rouille, bien, on va faire les « touch up ».

Donc, après, il y a les frais de

transaction aux bornes, donc, on le sait, quand un utilisateur paye à la borne, bien, il y a des... pour après faire la répartition des taxes, etc., donc, sur ces frais de paiement aux bornes, il y a des frais de transaction qui sont retenus à la... à la source. Et finalement, il y a les... les frais de gestion opérationnelle du programme du Distributeur, en fait, ce sont les ressources qui vont être allouées pour travailler sur ce projet-là.

Q. **[351]** Frais légaux pour l'établissement des servitudes, frais d'arpentage, est-ce que ça a été pris en compte? En fait, ces coûts-là.

R. Ces coûts, je vais vous revenir. Donc, me revoici. Donc, pour ce qui est des... des coûts liés aux servitudes, deux... deux éléments dans ma réponse. Donc, au niveau des coûts directs, pour établir une entente de servitude, ces coûts-là rentrent dans les coûts d'immobilisation globaux. Par contre, les frais, donc, l'accès au terrain et l'accès pour ce terrain pendant vingt (20) ans sont... dans l'hypothèse, c'est que l'accès est donné à titre gratuit par le propriétaire du terrain. En fait, on parle du dollar symbolique.

Q. **[352]** Je comprends. Est-ce que le dollar symbolique

s'applique aussi dans le cas d'une ville ou d'une municipalité qui vous donnerait accès à un trottoir pour faire une station de recharge sur rue?

R. Oui.

Q. **[353]** Donc, il n'y aurait pas de frais payés par le Distributeur pour, par exemple, le déneigement, l'entretien autour de l'emprise de la borne, ainsi de suite? Il n'y a rien qui est prévu pour ça?

R. Rien n'est prévu.

Q. **[354]** Rien n'est prévu. Pour ce qui est des interventions du Distributeur sur place pour, par exemple, faire des « touch up » de peinture ou ce genre de truc-là ou de l'entretien plus lourd des bornes, est-ce que ce sont des employés du Distributeur ou ça va être des sous-traitants qui vont s'en occuper?

R. Alors, ça pourrait être effectivement des sous-traitants mais ça pourrait être... On parle de garantie sur les bornes, donc, le manufacturier de la borne a un engagement à faire en sorte que son actif, que l'actif qu'il a vendu soit fonctionnel. Donc, ça peut être soit le manufacturier, soit un sous-traitant ou encore une intervention d'Hydro-Québec si c'est lié à un problème de raccordement électrique, par exemple.

(14 h 50)

Q. **[355]** Je comprends. Quand on parle des charges d'exploitation auxquelles je faisais référence un peu plus tôt. Est-ce que ces charges-là s'appliquent aussi aux bornes à recharge rapide? Je recommence. Dans le circuit actuel, le circuit électrique, il y a des bornes à recharge rapide qui sont aussi, qui font aussi partie de ce circuit, c'est exact?

R. Oui.

Q. **[356]** Est-ce que les charges d'exploitation comprennent aussi l'entretien... Plutôt. Les charges d'exploitation, est-ce que ça s'applique aussi à ces bornes à recharge rapide qui font partie du circuit électrique à l'heure actuelle?

R. Non.

Q. **[357]** Non. O.K. Donc, c'est seulement pour le projet pour lequel on est ici aujourd'hui?

R. Absolument.

Q. **[358]** D'accord. Merci. Je ne crois pas avoir d'autres questions. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Fortin. Écoutez, les témoins, monsieur Horii et monsieur Garnett doivent quitter ce soir pour retourner en Californie. Alors, on va

continuer avec la ligne de questions de la Régie qui portent spécifiquement sur l'effet induit. On va prendre une pause de dix minutes puis on va continuer là-dessus. Donc, ce soir, on va terminer un peu plus tard que quinze heures (15 h). Donc, on prend une pause de dix minutes puis on revient avec cette ligne de questions-là.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

_____

REPRISE DE L'AUDIENCE

(15 h 05)

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bonjour. Nous avons déposé l'engagement 1 au SDE de la Régie, donc, le fameux tableau des BRCC selon la propriété, donc, c'est fait.

Également, je voulais juste vous mentionner que, bon, il n'y a rien qui change pour notre expert, monsieur Horri sera... quittera, il prendra l'avion demain matin, donc, il ne pourra pas être ici avec nous. Par contre, monsieur Garnett, lui, il va rester mais ne soyez pas surpris de le voir mais essentiellement, je pense que ça ne change pas le plan de match en ce que l'expert, lui, doit nous quitter.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Parfait. Merci. Maître Gariépy.

Me ANNIE GARIÉPY :

Merci, Madame la Présidente. Donc, Annie Gariépy pour la Régie. Bonjour, membres du panel, bonjour, monsieur Horri. Comme on l'a annoncé, je vais poser les questions de la Régie uniquement dans l'optique d'avoir les réponses de E3, donc... puis je vais poursuivre demain avec le reste du panel.

INTERROGÉS PAR Me ANNIE GARIÉPY :

Q. **[359]** Donc, monsieur Horri, je voudrais parler de l'effet induit avec vous, si ça vous surprend. J'ai le privilège de le faire à la toute fin, donc, on a entendu beaucoup de choses. Mes questions seront peut-être des résumés qui vont vous permettre de résumer la position que vous voulez nous présenter parce qu'à la lumière des différents témoignages, on a entendu différentes choses qu'on a besoin de concilier.

Donc, dans un premier temps, si vous voulez avoir un support visuel, vous pouvez prendre la pièce B-5 qui est le rapport de E3 à la page... je crois que c'est la planche qu'on devrait dire, je pense que ça diffère de la page mais à la planche 7. Bien, je vais vous le lire. Ça dit :

There is evidence suggesting that building DCFCs causes more EVs sales. This is the basis of the induced effect. The only quantitative real word evidence that the induce effects exists is through econometric statistical studies.

Après avoir entendu ce que vous avez à nous dire sur l'effet induit appliqué au projet d'Hydro-Québec, j'aimerais savoir, en vous fondant sur les autres marchés que vous avez étudiés et pour lesquels, vous avez modélisé un effet induit, pouvez-vous nous dire selon votre expérience si les données réelles de ventes de véhicules électriques sont venues valider l'effet induit que vous aviez modélisé dans d'autres marchés?

(15 h 08)

Mr. BRIAN HORII :

A. Sure there is plenty of evidence in the literature as well strong survey evidence to show that the adoption of charging infrastructure program will help promote EV sales. The difficulty of course as we've expressed is in quantifying exactly what that is. And so as I said before, we've taken this approach of let's look into you know reasonable

scenarios. One is what we would need in terms of a DC fast charge infrastructure to support Hydro-Québec's goal for example of the one million (1 M) EVs by twenty thirty (2030) and then let's compare that to in our reference case what would we actually expect to happen without that program which we've based on you know the sort of US national average expectation which coincides well with the ZEV mandate for Québec and we use that to quantify our induced effect.

Q. **[360]** Pouvez-vous me donner des exemples... Non, je reprends, parmi les autres marchés où E3 est allée déterminer un effet induit pour lequel vous avez offert une consultation, une expertise et où vous êtes allé déterminer un effet induit, est-ce que vous avez des exemples de d'autres marchés où les données réelles subséquentes sont venues confirmer ou infirmer l'effet induit que vous aviez calculé?

A. So this calculation of induced effect here for Hydro-Québec is actually very unique because all of the other studies we've done for electric vehicles for looking at what the effect of different incentive programs or infrastructure programs look at what's the total expected sort of increase in vehicles and what's the total sort of sales'

increase associated with that. Here though we're looking at you know the sort of net effect. This induced effect which is what's the expected level less what would've happened otherwise. And you know basically that's very similar to what we do in energy efficiency evaluation. And with energy efficiency we call that the net to gross ratio. So we want to only look at what's the value provided that wouldn't have occurred otherwise. And that what would have occurred otherwise is kinda of our reference case. So you know it's very common for energy efficiency to look at the problem this way. You know what your expectation? What do you think would have occurred otherwise? Look at the benefits of you know the difference between the two. But for the electric vehicles' studies we've done, it's really just looked as sort of the total levels. It's really looked at what's the total sort of incentive amount and hasn't sort of looked at that sort of removing out that reference case.

Q. **[361]** Si je comprends ce que vous me dites, le calcul de l'effet induit que vous avez fait pour le marché au Québec n'est pas la même méthodologie qui a été appliquée par E3 sur d'autres marchés pour le développement des véhicules électriques. Est-ce que

c'est exact?

A. Well all of the studies have involved... Sorry. All of the studies have involved estimates of vehicle adoptions. What's different here is just we're subtracting one adoption forecast from another to calculate an induced effect. Whereas normally we would just look at what's the total amount of additional EV that we would expect from a program. So that's the difference here.

Q. **[362]** Pour être certaine de bien vous comprendre, est-ce que c'est la première fois que E3 appliquait l'effet induit à un marché de croissance de véhicules électriques ou est-ce que c'est la première fois que vous aviez un scénario de référence dans votre effet induit?

A. Like I've said before, the way we've defined the induced effect here is unique. So you know we've used lots of scenario forecasts. We've developed lost of forecasts but this approach here where we are taking a forecast then subtracting out a reference forecast that's the unique part. Normally we'd just look at what's the total effect of like an infrastructure program or more incentives.

Q. **[363]** Et dans les études plus traditionnelles que vous avez faites, vous avez déterminé un effet

induit. Est-ce que les données réelles sont venues matérialiser, confirmer, l'effet induit calculé?

A. You know unfortunately the market's too young to really tease out that information. You know, like I said, we've been doing this work for four years now and there really hasn't been the time to really go back and confirm what's the actual sort of adoption levels compared to a forecast because you know even though let's say we do a forecast for a project and let's say we did that work in twenty thirteen (2013), I'm not (inaudible), let's say twenty sixteen (2016), by the time that we go through the very literally process to get approved maybe now we're looking at you know twenty seventeen (2017), maybe twenty eighteen (2018) before that's rolled out. Maybe it's not until twenty nineteen (2019) when you'd say the day this (inaudible). Unfortunately it's just to early plus you know as I talked about those S-curves, there's juste a lot of noise and numbers were sort of earned in this early adoption phase so it's really difficult to tease that out.

Q. **[364]** Du point de vue de la Régie, comment est-ce que la Régie peut évaluer le degré de certitude ou de prévisibilité de votre scénario... Pas du

scénario. Du calcul induit que vous avez f... De l'effet induit calculé que vous avez fait?

A. Sure so I would say you need to look at how reasonable are the forecast that the induced affect is based on. The reference forecast, does this seem like a reasonable level of adoptions that you'd expect to see without the Hydro-Québec program. Basically without increased rapid build-out of the DC infrastructure would you expect the adoptions of EVs to be lower. Now it will still be rising because you still have the technology involvement. You'll still have the you know the provincial rebates etc or other policies promoted but is that level... I mean do you think sort of a level of adoption just consists of what the ZEV mandate is sort of a reasonable reference case. Now you need to look at okay given that we have... No I shouldn't say we. Given that Québec has these ambitious goals of reaching a million (1 M) by twenty thirty (2030) is it reasonable to assume that this DC fast charging program should be consistent with that. Should you know install enough DCFC to promote that many cars on the road and that analysis sort of based on what we see in the literature when people say sort of how many

BEVs can be supported by DCFC you know if that's reasonable and if it's reasonable to stay on that pathway to hit the twenty thirty (2030) goal then I think that's what you would look at for the overall reasonableness.

Q. **[365]** Maintenant, j'aimerais parler des hypothèses à la base de vos deux scénarios. Le « HQ scenario » puis le « reference scenario ». Pour établir ces deux scénarios, vous avez fait des hypothèses. Ces hypothèses peuvent être soit des tendances de marché, elles peuvent être tendancielles ou ça peut être des hypothèses basées sur des données des data spécifiques au Québec. Est-ce que c'est exact?

A. Yes that sounds correct.

Q. **[366]** Okay. Pouvez-vous me faire la liste des hypothèses qui sont tendancielles et des hypothèses qui sont basées sur des données spécifiques du marché québécois dans chaque scénario. Dans le scénario HQ et dans le scénario de référence.

A. Okay if we can go to slide nineteen (19) on the same document here. So the Québec specific information here in the Hydro-Québec case would have been the Starco data for Québec for the S-curve as well as the one million (1 M) EV target for Québec in twenty thirty (2030). For the

reference case we start with a stork Québec data, but then we go to the seven and a half percent (7½%) which actually I think can be interpreted either way. You know will you develop this. Will you present it in terms of it being a US average but as we've talked with the ZEV mandate, in a way it could be considered a Québec number if you think of it as a ZEV mandate number and the other numbers are really sort of trends from the literature.

Q. **[367]** Juste un instant. Dans les éléments spécifiques que vous avez pris en compte dans vos hypothèses, est-ce que vous avez considéré le différenciel entre le coût de l'essence, du carburant, puis celle du tarif de recharge ou du tarif d'électricité. Est-ce que vous avez pris ça en considération?

A. No we didn't do an economic analysis of you know charging rate or customer decisions.

Q. **[368]** Okay. Est-ce que vous avez pris en compte la valeur des subventions gouvernementales qui pouvaient être octroyées pour l'achat du véhicule électrique?

A. So we consider those types of variables to be held constant between our two scenarios. So since we're interested in the difference in the scenario we

didn't sort of delve into you know what impacts of changes would have been because it would have been impacting both our reference scenario and our Hydro-Québec scenario.

Q. **[369]** Donc, puisque vous considériez que c'était une valeur qui était constante dans les deux scénarios, vous n'avez pas accordé une valeur particulière au quantum, à la valeur monétaire de la subvention. Ce n'était pas une valeur, une hypothèse spécifique au Québec.

A. Well I should clarify, it's not that we considered, and maybe this is just the translation issue, but we didn't consider the number to stay constant, we just considered the number to be the same between the two scenarios. So if it changed, it would change in both scenarios.

Q. **[370]** Ce que je veux savoir c'est est-ce que la valeur let's say « intéressante » de la subvention à l'achat du véhicule électrique au Québec, même si elle est constante dans les deux scénarios, elle demeure intéressante, est-ce que cette particularité-là du marché québécois est venue impacter le niveau du scénario de référence?

A. No not really because our reference scenario again was based on sort of this adoption forecast and

this S-curve that was based on the US average and the ZEV mandate. Now as part of that you know the assumption of the S-curve is you will have price reductions and technology improvement and price reductions and like incentive levels really go hand in hand. So there is sort of a you know a decrease in the price assumed for vehicles naturally to the S-curves anyway.

(15 h 23)

Q. **[371]** Tout à l'heure vous nous avez dit que les travaux que vous avez faits pour Hydro-Québec, pour établir l'effet induit sont différents, parce qu'il y a un scénario de référence, un montant à retirer qui vient des facteurs du marché. Est-ce que quand vous nous dites que le contexte au Québec est différent pour E3, est-ce que c'est de ça dont il est question ou est-ce plutôt que lors du balisage dans la littérature, les datas québécois sont différents des autres marchés.

A. Well, I want to clarify, and I don't know if this will answer your question so please ask again if it doesn't, but after we calculated that induced effect, we looked at basically that induced effect, what sort of we were calculating compared to the literature. So that was where we sort of took the

step of checking, you know, are the results we're getting based on this comparison of the two scenarios, is it reasonable and based on our comparison literature, we believe it is.

Q. **[372]** Maintenant j'ai une dernière ligne de questions et c'est en lien avec le témoignage de monsieur Neyrinck sur la différence entre les hypothèses, certaines hypothèses, que E3 avait prises et celles qui ont été retenues par Hydro-Québec.

Dans un premier temps, Monsieur Horii, je vais vous poser des questions puis je vais permettre à monsieur Neyrinck de compléter, s'il veut, là, plus tard, mais j'aimerais avoir votre position par rapport à l'effet induit.

Si on va à la planche 7 de la présentation du témoignage à B-0042, c'est la dernière page. Non, excusez, la 7. Excusez-moi, on en finit par être tellement mêlés avec les numéros de page. Donc à la toute fin, en bas, ça dit :

> "Without the HQ Program, EV adoption in Quebec would progress at a similar pace to the forecasted US average adoption rate."

Ce qui ne permettrait pas d'atteindre un million

(1 M) de véhicules en deux mille trente (2030). Lorsque en contre-interrogatoire hier, Monsieur Horii, vous avez discuté avec certains de mes confrères de cette question-là, monsieur Neyrinck est venu offrir de l'information sur différentes hypothèses qui avaient été retenues par Hydro-Québec sur le scénario de référence. Ici, on parle du scénario de référence et vous jugez, vous concluez que, sans le projet d'Hydro-Québec, les ventes de véhicules se comporteraient probablement comme la croissance moyenne aux États-Unis.

Mais dans un premier temps, avez-vous eu connaissance, saviez-vous qu'Hydro-Québec avait retenu des hypothèses différentes pour le scénario de référence, pour leur scénario de référence, une fois l'effet induit, que vous aviez fait votre présentation de l'effet induit.

(15 h 28)

A. Well, we produced the induced effect estimate sort of early in the analysis process and we provided that to Hydro-Quebec as an input to their models. We weren't intimately involved then in how they applied the model or how they sort of developed their own sort of internal assumptions, I think, as Mr. Neyrinck has mentioned before.

Q. **[373]** À votre avis, vous avez modélisé l'effet induit pour le présenter à Hydro-Québec. D'avoir des hypothèses qui sont différentes pour le scénario de référence, est-ce que ça amène des conséquences différentes sur l'effet induit, est-ce que ça produit des effets ou des conséquences sur l'effet induit calculé.

A. You know, in theory, I could see where you have a concern. But when I actually reviewed their estimates of total DC fast chargers and DC fast chargers they assumed under the reference case, they're actually quite comparable to the numbers that we have. You know, again, as long as kind of those ratios are similar and the sort of build-out pattern is fairly similar, I don't really have a concern about inconsistency or incompatibility, I think the numbers are fine, that we used.

Q. **[374]** Maintenant, si je vous demandais, dans la mesure où les hypothèses retenues par Hydro-Québec, si elles sont différentes de celles que vous avez prises pour votre scénario de référence, est-ce que l'effet induit que vous avez calculé peut toujours servir, selon vous, sans l'ajuster pour fonder le calcul du déploiement du réseau d'Hydro-Québec.

A. Yes, I think as long as they're reasonably

consistent, I think it's fine to use them. I think, you know, if you're worried about small differences, then you're really kind of over focussing on precision. These are forecasts and so, you know, they're the best we can produce but they're not super precise. So I think, again, some differences I think it's fine.

Q. **[375]** C'est bon. Je vous remercie, Monsieur Horii, ça complète les questions que j'avais pour vous. Je vais pouvoir continuer avec monsieur Neyrinck pour qu'on puisse préciser, dans le fond, on vous a entendu nous dire qu'il y avait eu des hypothèses que E3 avait faites pour l'établissement de son effet induit qui n'avait pas nécessairement été retenu pour le Plan de déploiement d'Hydro-Québec et que dans un cas où les deux hypothèses n'étaient pas les mêmes, les hypothèses retenues par Hydro-Québec primaient. Ce que j'aimerais vous entendre exprimer ou préciser c'est de quelle hypothèse on parle ici?

(15 h 31)

M. MICHAËL NEYRINCH :

R. Alors, peut-être m'excuser si j'ai pas été assez clair quand j'ai fait mon... mon intervention. En fait, le point était le suivant : donc, le mandat

confié à E3 était essentiellement, bien, en fait, en totalité basé l'effet induit tel qu'il a été expliqué, et le calcul, le résultat d'une différence entre... entre une courbe de référence et le scénario HQ. Donc, en fait, le Distributeur n'a pas... n'a pas modifié le scénario de référence Mon point était à l'effet que le Distributeur notamment pour calculer... En fait, c'était... le point était sur le... le ratio du nombre de véhicules par borne, donc, c'est... on disait : « Ça converge au final », mais le Distributeur a lui-même établi son propre ratio et en fait c'est ce ratio-là, quand on regarde le nombre de bornes qu'on installe et le nombre de véhicules qu'on attribue à ce nombre de bornes, c'est la courbe du scénario HQ que Hydro-Québec a définie et absolument pas le scénario de référence parce qu'en fait, nous, ce qu'on a considéré c'est l'évolution du marché et Hydro-Québec n'a pas regardé qu'est-ce que serait ce marché si on ne déployait pas de borne. Je pense que E3 a mis une progression en disant : « Le marché continuerait à en installer, probablement que le circuit électrique continuera à en installer quelques-unes par année », mais Hydro, Hydro-Québec Distribution n'a pas fait de scénario

de référence, Hydro-Québec a projeté son scénario HQ.

Q. **[376]** Quand vous nous dites : « Hydro a fait son propre scénario HQ », est-ce que ça porte sur des hypothèses uniquement sur le choix du ratio ou c'est le comportement et les valeurs ou les données des autres éléments qui influent le marché mais qui contribuent au scénario HQ? Est-ce que je comprends bien ce que vous me dites? C'est le contexte du marché dans le cadre d'un déploiement? Est-ce que c'est ça qu'on... qu'on doit comprendre?

R. Alors, je vais peut-être vous demander de repréciser la question mais ce que j'en comprends c'est qu'effectivement, le Distributeur a regardé sur la base de son historique, donc, l'historique de deux mille quatorze (2014), comment se comportait le marché et quelles seraient effectivement le nombre de bornes à déployer pour soutenir un certain nombre de véhicules selon un scénario que le Distributeur a calculé.

Donc, on a dit pour quelle raison, progressif de façon à supporter de la bonne façon l'accroissement futur des véhicules et le comportement des futurs électromobilistes. Donc, je ne sais pas si je réponds en tout point à votre

question, sinon, je vais vous demander de la préciser, s'il vous plaît.

Q. **[377]** Bien, en fait, c'est peut-être une question de compréhension mais au final, là où je continue à m'interroger c'est : je comprends le but statistique de faire... d'avoir l'effet induit pour expliquer ou avoir une idée de grandeur des ventes d'électricité basée sur la progression de véhicules électriques, ça, je comprends, mais l'utilisation des hypothèses qui ont servi à créer l'effet induit et qui ont servi à créer le scénario Hydro-Québec pour le projet pour fixer le nombre de ratios, j'ai encore de la difficulté, si on change les hypothèses, à voir de quelle façon l'effet induit s'insère dans votre démarche, dans la mobilisation de votre déploiement.

(15 h 36)

R. En effet, je vais répondre de la façon suivante : le ratio et l'effet induit ne recherchent pas le même objectif. L'effet induit a principalement pour objectif de quantifier quelle pourrait être la proportion des ventes d'électricité à la maison qui pourrait être attribuable à la présence des nouveaux véhicules qui eux-même sont présents parce qu'on dit qu'il y a une borne et que c'est grâce à

l'apparition de ces bornes que les gens vont aller vers l'achat d'un véhicule tout électrique. Donc, en fait, l'effet induit, qui commence de vingt-quatre pour cent (24 %) jusqu'à soixante pour cent (60 %) avec une moyenne pondérée de cinquante-cinq pour cent (55 %), sert principalement à mesurer ces nouveaux véhicules et qu'est-ce qu'ils consomment en énergie à la maison.

Le ratio, lui, a un autre objectif. Le ratio déterminé par le Distributeur, c'est de s'assurer de mettre suffisamment de bornes pour supporter l'évolution du parc de véhicules automobiles.

R. Je vous suis. Vous voyez le petit hamster qui fonctionne? Peut-être que ce serait plus simple si vous m'exprimiez de quelles hypothèses il est question lorsqu'on dit qu'il y a des hypothèses qui sont différentes dans la modélisation de trois versus ce qu'Hydro-Québec a retenu. Parce que vous nous avez... vous aviez ajouté cette précision-là lorsqu'il était question de voir de quelle façon on pouvait comparer l'effet induit présenté dans la présentation de E3 versus celui qui apparaissait à la preuve du Distributeur. Donc, on va retourner à la genèse puis peut-être qu'on va réussir à

détricoter là où j'ai fait un gros noeud là dans ma compréhension. Peut-être que ça va être plus facile si vous me donnez les hypothèses qui diffèrent.

R. En fait, je me souviens avoir fait cette intervention parce que dans la présentation de E3, effectivement, c'était... c'était en rapport avec l'effet induit, mais également, dans les acétates de présentation, il était également fait mention d'un ratio du nombre de véhicules et c'est principalement sur cet élément-là que j'ai seulement souhaité mettre en contexte que, sur l'ensemble des éléments fournis par E3, on a demandé à E3 de calculer l'effet induit, on l'a pris de façon intégrale.

Pour ce qui est du ratio, le Distributeur s'est fait sa propre opinion qui, de toute façon, converge, converge avec la littérature et converge également avec les derniers éléments dans le rapport à venir de Dunsky. Et effectivement, quand je parlais d'hypothèses, je vous parle du ratio, effectivement le Distributeur a tenu compte dans son ratio, comme je vous l'ai dit, de la réalité aujourd'hui, mais on a tenu compte effectivement de la Loi ZEV qui a été mise en oeuvre depuis le début de l'année deux mille dix-huit (2018). On a tenu

compte de la réalité du Québec.

C'est sûr qu'on a peut-être la prétention de bien connaître le marché québécois, de bien connaître les régions du Québec, de bien connaître là où sont les agglomérations et, en fait, de se faire notre propre tête concernant ce ratio-là. Et on en est resté à nos propres conclusions et c'est notre ratio que nous avons utilisé.

Q. **[378]** Merci. Excusez-moi deux secondes. Alors, Madame la Présidente, si vous me le permettez, je mettrais un arrêt au contre-interrogatoire et on pourrait poursuivre demain.

LA PRÉSIDENTE :

C'est parfait. Merci, Maître Gariépy. Alors, ça termine la journée pour aujourd'hui. On vous remercie, Monsieur Horii, de votre participation. Et si je comprends bien, monsieur Garnett va être ici demain matin, c'est ça? Oui. O.K. Donc, parfait. Oui, Maître Gertler. Oui. Je libère monsieur Horii.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Oui. Bonjour, Madame la Présidente et Messieurs les Régisseurs. C'est Franklin Gertler pour le ROEÉ. C'est simplement pour vous informer que mon confrère maître Tremblay a gentiment partagé avec

moi, de manière informelle, pour examen de manière confidentielle, le rapport qui fait l'objet de l'engagement numéro 2 je pense que c'est et pour voir si on pouvait éviter un dépôt. Et moi, j'insiste pour le recevoir, c'est l'engagement.

Et bon, si on veut discuter de ne pas me remettre tout le rapport, j'ai identifié à peu près vingt (20) pages qui pourraient éventuellement être sur quatre-vingts (80) ou soixante (60), je ne les ai pas comptées et il n'y a pas de pagination. Mais, c'est seulement pour vous avertir que je pense qu'on va être obligé d'avoir une discussion devant vous à ce sujet-là. C'est ça que je comprends parce que mon confrère veut éviter, si je comprends bien, d'avoir à faire qu'est-ce qu'il considère comme... qu'est-ce qu'il considère comme ce qui serait nécessaire, c'est de dire un dépôt sous pli confidentiel.

(15 h 41)

Moi, je ne suis pas nécessairement d'accord, mais il y a peut-être un petit débat à avoir demain matin là-dessus, je pense, si je comprends bien la situation.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui. Je pense qu'on aura des discussions. Je

suggère qu'on les ait demain matin.

LA PRÉSIDENTE :

Je trouve que c'est une excellente idée qu'on en débatte demain matin.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

O.K. Et par ailleurs, juste pour fins au niveau de l'intendance. Nous, on est les premiers, je pense, à présenter notre preuve demain. Est-ce que, selon la planification de la Régie pour le contre-interrogatoire du panel et les questions de la formation, on parle de commencement après la pause ou après...

LA PRÉSIDENTE :

Maître Gertler, c'est vrai que vous étiez le premier sur la liste...

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Hum, hum.

LA PRÉSIDENTE :

... mercredi matin...

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... mais nous accusons un retard dans le calendrier des audiences.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Et le premier à passer après la Régie, ça devait être AHQ-ARQ.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Et à cet égard aussi, je voulais... donc on est en retard, mais j'ose espérer qu'on va reprendre ce retard-là, là.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Hum, hum.

LA PRÉSIDENTE :

En général, ça va plus rapidement par la suite. Mais, on a une contrainte demain. C'est que SÉ doit absolument passer demain, n'est-ce pas? Alors, je suggérerais, pour être sûr qu'on entende SÉ demain, qu'on finisse le contre-interrogatoire de la Régie qui est, bon, il reste quand même... je dirais que ça va certainement aller jusqu'à la pause, même peut-être un peu après. Et après ça, je suggérerais qu'on commence avec SÉ, pour être sûre que ce soit... Et puis après ça, bien on continuerait dans la séquence qui avait été mise sur le calendrier,

donc avec AHQ-ARQ, AQCIE-FCEI et ensuite ROEÉ.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Très bien. Alors...

LA PRÉSIDENTE :

Ça vous va?

Me FRANKLIN S. GERTLER :

... je ne pensais pas avoir posé avec autant d'éléments, mais... merci beaucoup. Bonne soirée.

LA PRÉSIDENTE :

Merci à vous et bonne soirée. Donc, on débute à neuf heures (9 h 00) demain matin. Merci.

AJOURNEMENT

Nous, soussignés, JEAN LAROSE et CLAUDE MORIN sténographes officiels, certifions sous notre serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de la preuve en cette cause, le tout conformément à la Loi;

Et nous avons signé :

_____

JEAN LAROSE

Sténographe officiel

_____

CLAUDE MORIN

Sténographe officiel