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 10 AVRIL 2019

VOLUME 3

CLAUDE MORIN et JEAN LAROSE
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
LISTE DES PIÈCES	5
PRÉLIMINAIRES	6
PREUVE DE HQD	
FRANCE LAMPRON	
STÉPHANIE CARON	
MICHAËL NEYRINCK	
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me ANDRÉ TURMEL (suite)	8
INTERROGÉS PAR Me ANNIE GARIÉPY	17
INTERROGÉS PAR LA FORMATION	100
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me ANDRÉ TURMEL	121
REPRÉSENTATIONS PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY	127
REPRÉSENTATIONS PAR Me FRANKLIN S. GERTLER	136
REPRÉSENTATIONS PAR Me HÉLÈNE SICARD	148
RÉPLIQUE PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY	150
PREUVE DE SÉ-AQLPA	
DANIEL BRETON	
JEAN-CLAUDE DESLAURIERS	
JACQUES FONTAINE,	
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me ANDRÉ TURMEL	195
INTERROGÉS PAR Me FRANKLIN S. GERTLER	199

INTERROGÉS PAR Me HÉLÈNE SICARD 212

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY 218

INTERROGÉS PAR LA FORMATION 244

DISCUSSION DE PART ET D'AUTRE 252

LISTE DES ENGAGEMENTS

PAGE

E-7 (HQD) : Fournir l'organigramme où apparaît la Direction électrification des transports ainsi que le Distributeur (demandé par la Régie) 76

LISTE DES PIÈCES

PAGE

C-FCEI-0033 : Relevé confectionnée par monsieur Antoine Gosselin sur le nombre de bornes EVDuty et ChargePoint 11

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce dixième (10e) jour du mois d'avril :

PRÉLIMINAIRES

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, Maître Turmel.

LA GREFFIÈRE :

Protocole d'ouverture. Audience du dix (10) 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, Maître Turmel.

Me ANDRÉ TURMEL :

Bonjour. Bonjour, Madame la Présidente. André Turmel pour AQCIE et FCEI. Je ne voulais pas interrompre donc l'interrogatoire de la procureure de la Régie, mais HQD a déposé donc la réponse à l'engagement numéro 1 hier soir. Et comme nous vous avions annoncé hier matin, nous avions mis de côté nos questions. Dans les faits, on a quatre questions de suivi en réponse à l'engagement 1. Alors, de deux choses l'une, ou bien j'attendrai

après ma consoeur qu'elle fasse ses trucs ou je les fais, bien, quand vous le souhaitez finalement. C'est quatre questions, c'est assez pointu. Ça ne sera pas tellement long.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous pourriez les faire maintenant?

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. C'est bon. On irait maintenant.

Me ANDRÉ TURMEL :

D'accord. Merci.

PREUVE DE HQD

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce dixième (10e) jour du mois d'avril, ONT COMPARU :

FRANCE LAMPRON
STÉPHANIE CARON
MICHAËL NEYRINCK

SOUS LA MÊME AFFIRMATION SOLENNELLE, déposent et disent :

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me ANDRÉ TURMEL (suite) :

Donc, c'est mettre l'engagement numéro 1, c'est la pièce B-0043. Oui, le tableau. C'est ça. Alors, merci beaucoup.

Q. **[1]** Donc, on se remet dans la perspective de l'engagement. Ce que vous avez répondu, c'est donc de redonner le nombre de BRCC publiques au trente et un (31) mars. Et donc on a comparé là un peu les... ce qui était, ce qui existait au trente et un (31) décembre et au trente et un (31) mars. Est-ce qu'on comprend bien que vous en avez vous-même, HQD, installées seulement sept de plus depuis... entre le trente et un (31) décembre et le trente et un (31) mars?

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Effectivement...

Q. **[2]** Oui.

R. ... sept bornes installées en condition hivernale.

Q. **[3]** Oui, c'est ça. Alors que... bien, voilà! Ma question, c'est, évidemment, c'est trois mois sur une année, donc si on prenait l'année, on se serait attendu à quarante (40) bornes. Est-ce que c'est les conditions hivernales qui font que vous en mettez beaucoup moins en hiver et beaucoup plus en été? Et là vous allez me dire peut-être que, cet

hiver, oui, c'est un hiver pas facile. Juste pour bien comprendre SI c'est la façon de penser.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. On a ce qu'on appelle la « saison des bornes » chez nous.

Q. **[4]** O.K. La saison des bornes. O.K.

R. Parce qu'on doit couler du béton pour faire les bornes, on doit creuser. Donc, on attend que le sol soit dégelé habituellement, c'est la saison optimale. Donc, je vous dirais de mai à novembre, c'est la saison optimale pour le déploiement des bornes habituellement. On essaie d'éviter l'hiver.

Q. **[5]** Vous avez dit, excusez-moi, de mai à... de quel mois?

R. De mai à novembre.

Q. **[6]** Mai à novembre.

R. À peu près.

Q. **[7]** O.K. Parfait. Parfait. Ma deuxième question est donc à l'égard des bornes EV... excusez-moi. Vous indiquez dans votre engagement à l'égard des bornes EVDuty, qu'elles sont réservées exclusivement aux membres. À votre connaissance, est-ce qu'il y a UN défi particulier d'être membre EVDuty? Qu'est-ce que ça... à part de payer là, il y a-tu un défi technique ou...?

R. Non. Absolument pas. C'est la... il suffit de s'inscrire et puis de mettre de l'argent dans le compte, mais il n'y a pas de carte comme le Circuit électrique, c'est vraiment simplement une application mobile.

Q. **[8]** O.K. Bon. Deux dernières questions en lien avec, cette fois-ci, les bornes, comment on les appelle, bien justement EVDuty et ChargePoint, vous identifiez que finalement une borne a été ajoutée, de dix (10) à onze (11), c'est-à-dire que... Excusez-moi. Non. EVDuty, ça... excusez-moi, il y en avait onze (11) EVDuty au trente et un (31) mars et vous indiquez dix (10) bornes au trente et un (31) mars, pardon. Et on a regardé hier, sur le site, les sites de EVDuty et ChargeHub puis on en voit plutôt quatre de plus, à la fois pour EVDuty et ChargePoint. Et je n'en ai pas sur le un de plus, deux de plus, c'est simplement qu'on semble avoir des chiffres quand même qui diffèrent. Puis huit bornes, c'est quand même pas non significatif. Est-ce qu'il y a une explication, à votre connaissance, ou...?

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Alors, les chiffres sont extraits du site ChargeHub...

Q. **[9]** O.K.

R. ... et ont été consultés en date d'hier ou avant-hier soir.

Q. **[10]** Bon.

R. Donc, c'est ça les chiffres constatés sur le site de ChargeHub.

(9 h 06)

Q. **[11]** O.K. Bien, je vais déposer, nous aussi on a consulté le site ChargeHub, puis on arrive à des données différentes, on arrive à vingt-cinq (25). Je vais vous permettre de le regarder, simplement pour... C'est le site de ChargeHub.

LA GREFFIÈRE :

Ce sera la cote C-FCEI-0033.

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

C-FCEI-0033 : Relevé confectionnée par monsieur Antoine Gosselin sur le nombre de bornes EVDuty et ChargePoint

Q. **[12]** Dans les faits, il y a, donc à la fois pour EVDuty, on montre quatorze (14) bornes. Évidemment, c'est consulté au neuf (9) avril. Et pour ChargePoint, on montre vingt-cinq (25). Ma question

c'est : on essaie de comprendre simplement quelle serait l'explication pourquoi il y a un écart?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Moi, j'aurais juste une question. Ça, je comprends que ce n'est pas un « print screen » du site web de ChargeHub. C'est un travail qui a été fait par une personne humaine qui a copié ça dans un tableau?

Me ANDRÉ TURMEL :

Une personne humaine qui est à ma droite qui s'appelle monsieur Antoine Gosselin qui a fait ça.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Non, mais c'est parce que, moi, je pensais que vous aviez un extrait du site web. C'est ce que vous avez mentionné. Mais je comprends que ce n'est pas un extrait du site web. Il faudrait juste le mentionner aux témoins.

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui, d'accord. La source, c'est le site. Mais le tableau a été confectionné par monsieur Gosselin. Excusez-moi!

M. MICHAËL NEYRINCK :

R. Peut-être juste une observation rapide qui a été faite. Donc, les critères de sélection sur le site permettent de sélectionner le type d'infrastructure, donc les bornes rapides, et

également leur nature, quelles soient publiques ou non publiques. Ce qu'on voit rapidement, je n'ai pas regardé plus en détail, mais certains des paramètres dans l'accès indiquent soit des différences au niveau des heures d'ouverture ou un accès restreint, donc les filtres utilisés par le Distributeur concernent uniquement des bornes publiques avec un accès vingt-quatre (24) heures.

Q. **[13]** O.K. Voilà! Ce qui explique un peu. O.K. Bon. Ça donne... Parfait. Donnez-moi une minute! Et si on revient à votre tableau dans la rubrique « autres », vous avez indiqué... bien, il s'est ajouté deux bornes dans la catégorie « autres » entre le premier (1er) janvier et le trente et un (31) mars. Et vous dites, dans l'engagement, que ces bornes sont réservées à la seule clientèle des concessionnaires. Et encore là peut-être juste m'expliquer par rapport au tableau qu'on vous a donné et concilier cette information avec ce qu'on trouve ChargeHub. Est-ce que c'est encore en lien avec les heures d'ouverture?

R. Simplement pour être sûr de bien comprendre. Je vais vous donner ma réponse et si elle n'est pas assez précise vous pourrez me corriger. En fait la section « autres », c'est en fait effectivement

chez certains concessionnaires des bornes qui sont en fait... qui ne sont pas publiques. On regarde, par contre, chez ChargePoint, on retrouve également des concessionnaires mais qui, cette fois-ci, vont laisser l'accessibilité à tous. C'est la différence entre le « autres » ou le « ChargePoint » concessionnaires à tous.

Q. **[14]** Dernière question. Donc, il y a vingt-huit (28)... Je comprends qu'il y a vingt-huit (28) stations dans les concessionnaires qui sont des bornes d'accès public, c'est-tu ça que je dois comprendre? Bien, c'est ça, les vingt-huit (28) bornes installées chez certains concessionnaires... Excusez-moi! Un instant. La liste des vingt-huit (28) stations avec leur statut d'accès public, ça, est-ce qu'elle existe cette liste-là sur le site ou ailleurs?

R. En fait, je vais vous corriger. Donc, les vingt-huit (28) bornes « autres » ne sont pas publiques et sont à usage exclusif de la clientèle des concessionnaires.

Q. **[15]** O.K. Les vingt-huit (28) autres, ce sont des privées finalement, voyons-le comme cela?

R. Oui.

(9 h 12)

Q. **[16]** Voilà! O.K. Et l'ensemble... O.K. Excusez-moi! Parfait. Être bien certain que, dans les vingt-huit (28), ce sont, qu'elles sont complètement restreintes, qu'il n'y en a pas de publiques parce que quand on regarde sur le site, on semble pas avoir la même information.

Alors, peut-être qu'il y a quelque chose qu'on ne voit pas bien ou qu'on comprend pas bien dans la dénomination mais on semble pas voir la même information que vous. Je l'ai pas avec moi, peut-être quand on fera la preuve de l'AQCIE on le dira mais une dernière chance, si vous avez une information quelconque au-delà de ce qu'on vient de discuter.

R. Donc, au mieux de ma connaissance et au mieux de la connaissance de l'équipe qui travaille avec nous, encore une fois, la grande différence c'est effectivement on parle de bornes qui sont installées chez des concessionnaires avec une segmentation : celles qui sont accessibles à tous et celles qui ne le sont pas. Et c'est comme ça que cette répartition a été calculée.

Q. **[17]** Et vous savez où elles sont, je veux dire, il y a une carte de ces bornes-là, j'imagine?

R. Alors, comme c'est indiqué sur le site de

ChargeHub...

Q. **[18]** Oui.

R. C'est ni plus ni moins qu'une carte de toute l'Amérique du nord et on filtre par région. C'est interactif, en fait, on filtre, avec le curseur on ramène la carte du Québec et on filtre par type de borne, par type d'infrastructure et on voit apparaître les bornes. Il suffit de cliquer individuellement sur chacun des icones et on voit apparaître jusqu'à la photo de la borne avec l'adresse du concessionnaire, effectivement.

Q. **[19]** O.K. D'accord, je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci Maître Turmel. Maître Gariépy?

M. FRANÇOIS ÉMOND :

Q. **[20]** Juste si vous me permettez, Maître Gariépy, juste pour rester sur l'engagement numéro 1. Monsieur Horii lundi matin dans sa présentation nous parlait, qui a mené à l'engagement numéro 1, de cent quatre-vingt-dix-neuf (199) bornes de BRCC, dont cent soixante-dix-huit (178) du Circuit électrique. Et là, sur le tableau là, j'en ai cent soixante-cinq (165). Est-ce que vous êtes capable de m'aider à concilier le chiffre?

M. MICHAËL NEYRINCK

R. Alors, effectivement, l'explication est la suivante. E3 a consulté le site du Circuit électrique et en date d'aujourd'hui sur le Circuit électrique, on a cent soixante-dix-huit (178) bornes avec la particularité que le Circuit électrique s'étend jusqu'en Ontario. Donc, il y a une douzaine de bornes en Ontario que nous avons volontairement exclues puisqu'elles sont hors de la portée du présent dossier puisqu'on met l'exclusivité sur le Québec.

Q. **[21]** Merci.

INTERROGÉS PAR Me ANNIE GARIÉPY :

Alors bonjour à tous, bonjour aux membres du panel. Annie Gariépy pour la Régie.

Q. **[22]** On va poursuivre, et je m'excuse d'abord d'avance sur, habituellement j'essaie d'être cohérente dans mes lignes de questions pour pas vous prendre par surprise puis que vous compreniez où je m'en vais.

Là, avec le spectre des questions qui ont été posées, il me reste des choses par ci, par là ça fait que ça se peut que vous compreniez pas où je vais donc, à ce moment-là, je vous invite à me dire que mon contexte est peut-être pas clair puis

que vous avez besoin que je vous explique un peu plus d'où j'arrive avec cette question-là parce qu'il me reste beaucoup de petites questions éparses.

Donc pour commencer, un exemple tout de suite en partant, on va faire un suivi du contre-interrogatoire que j'ai commencé hier où, Monsieur Neyrinck, nous abordions la question du ratio. Puis j'ai omis de vous poser une dernière question puis je pense que c'est probablement mon manque de compréhension de ce que peut être un ratio incrémental, mais je n'étais pas certaine d'avoir compris quand vous nous avez dit que le ratio déterminé par la Régie, puis je vous donne l'exemple de deux mille dix-huit (2018), un sur cent douze (1-112) bornes pour le plan de déploiement était un ratio incrémental. Pouvez-vous m'expliquer un peu plus longuement ce que vous entendiez par là.

R. Alors, je vous remercie de me poser cette question-là parce qu'effectivement j'ai utilisé le mot incrémental mais je vais peut-être repréciser exactement ce que je souhaitais exprimer. Donc, il m'a été demandé à savoir si le ratio tenait compte du nombre de bornes déjà actuellement en service,

ce à quoi j'aurais dû répondre plus clairement et peut-être pas utiliser le mot incrémental sans savoir exactement ce qu'il signifiait.

J'aurais dû dire qu'effectivement le ratio tenait compte du nombre de bornes déjà en service et qu'on rajoutait après des bornes d'année en année et ce ratio se calculait en fonction de l'addition des deux.

(9 h 17)

Q. **[23]** Donc, si je comprends bien, le caractère incrémental, il se porte sur les bornes. Donc, c'est le nombre de nouvelles bornes sur l'ensemble de véhicules, le parc de véhicules électriques, tout électrique total. Est-ce que je comprends bien?

R. Oui en fait ce que j'ai effectivement souhaité dire c'est effectivement les bornes supportent le parc de véhicules électriques et le mot incrémental était pour dire qu'il y avait une addition d'année en année, effectivement.

Q. **[24]** Pour être complètement claire, cristalline, est-ce qu'on parle de l'ensemble... Le ratio, est-ce qu'il représente pour chaque année l'ensemble des bornes, celles qui sont visées par le projet et celles qui sont déjà installées sur l'ensemble des

véhicules tout électrique ou entièrement électriques que je devrais dire plutôt que tout électrique, j'aime pas. Entièrement électrique.

R. Ma réponse est oui.

Q. **[25]** Merci. Maintenant, ma question portera plutôt sur la présentation de votre témoignage à la planche 2. C'est la pièce B-0037. On n'a pas besoin d'y aller. C'est le sondage d'Abacus Data dont il a été fait mention à la fois dans la présentation avant votre témoignage, puis qui avait servi en réponse à une question de la Régie portant sur la hausse de la recharge mensuelle par borne entre deux mille dix-sept (2017), puis deux mille dix-huit (2018). Le Distributeur avait présenté les résultats du sondage. Je voulais juste voir avec vous, la Régie est intéressée à savoir si vous aviez pris connaissance de la marge d'erreurs de ce sondage-là avant de le présenter en complément de réponse dans votre DDR?

R. Oui.

Q. **[26]** Donc, je comprends de votre réponse que vous estimiez qu'il était significatif?

R. Je n'ai pas la prétention de bien maîtriser la façon dont sont faits les sondages, mais j'ai effectivement pris connaissance du nombre de

personnes sondées, de la méthodologie utilisée, à savoir, que c'était un panel de deuxième rang et du pourcentage de marges d'erreurs sur la base de ces sondages-là.

Q. **[27]** Merci. Maintenant, je vais plutôt aborder la questions des suivis relatifs au dossier. On en a beaucoup parlé. Donc, c'est plus une question de faire... Essayer d'avoir une idée plus générale de ce que madame Lampron et madame Caron vous nous avez dit à différents moments dans les contre-interrogatoires. Si je recule d'un pas, je prends en considération et le Distributeur le fait en expliquant que le projet dans une approche prudente était appelé à être modifié parce qu'il y avait, puis bon on a tous été appelés à le constater, je crois, énormément de variables qui allaient impacter le déploiement. Vous nous avez bien expliqué dans votre témoignage que si les ventes de véhicules se réalisaient, si les profils de consommation aux bornes changeaient et tout ça c'était des variables qui étaient appelés à venir impacter le plan de déploiement. Est-ce que c'est exact? C'est correct quand je paraphrase comme ça?

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Effectivement, le projet doit s'adapter pour

demeurer le plus efficace à atteindre l'objectif qu'il vise. Cependant, le projet, tel qu'on vous le présente aujourd'hui est le plan le plus probable de ce qu'il risque d'arriver compte tenu de ce que nous savons aujourd'hui.

Q. **[28]** Parfait. Est-ce que vous convenez avec moi que le scénario le plus probable qui nous a été présenté est basé sur plusieurs hypothèses, lesquels sont basés sur des données réelles ou historiques que vous avez là. Je pense... Je vous donne des exemples comme ça. Le profil de consommation aux bornes, le profil de recharge des véhicules électriques à domicile. La consommation électrique annuelle d'un véhicule électrique. Le rendement constant du moteur. Ce sont tous les hypothèses les plus plausibles aujourd'hui, puis c'est ce que je crois que vous nous avez dit si ces données réelles que vous aviez et que vous... à partir desquelles vous avez posé vos hypothèses, si ces données-là étaient appelées à changer, vous allez faire évoluer le Plan de déploiement.

(9 h 22)

R. La marge de manoeuvre que l'on annonce n'est pas une marge de manoeuvre qui est destinée ou qui témoigne d'un manque de confiance en nos

hypothèses. Les hypothèses qu'on avance, elles sont fouillées, elles sont fondées, elles sont les plus solides qu'on ait pu identifier pour élaborer notre modèle. Par contre, compte tenu de la nature de l'activité, il nous apparaît important de laisser place à l'évolution technologique et l'évolution de marché.

Q. **[29]** Je comprends ce que vous me dites. D'ailleurs, j'étais pas en train de remettre en question les... les hypothèses, je voulais juste voir avec vous si j'avais bien compris que l'approche prudente et je comprends très bien qu'il y a une différence entre le suivi qui sera fait à l'interne pour le déploiement pour le faire d'une façon prudente et adaptée et le suivi dont on discutera plus tard là qui pourrait avoir lieu devant la Régie, ça, la question n'est pas là. Je voulais juste vérifier avec vous que l'approche prudente dont on a discuté depuis trois jours, bien, deux jours et quelque, était à l'effet que si les hypothèses par... bien, par un changement de contexte, ça pourrait être une nouvelle subvention ou une abolition de subvention du gouvernement à l'achat de véhicules, ça pourrait être plein de choses qui feraient en sorte que le déploiement ne collerait plus au contexte, est-ce

que j'ai bien compris que l'analyse des... des données sur lesquelles vous avez posé vos hypothèses, si elles sont appelées à changer, le projet à l'interne, vous allez le faire évoluer?

R. L'objectif est effectivement d'adapter au mieux le projet pour atteindre les cibles gouvernementales en matière de pénétration de véhicules électriques.

Q. **[30]** D'accord.

R. Vous avez raison.

Q. **[31]** Parfait. Peut-être pour vous ramener dans... dans une zone plus confortable, si je vous demandais de me donner un exemple de quelque chose qui pourrait vous amener... de me donner des exemples de ce qui pourrait amener à une modification du Plan de déploiement, peut-être que là, ça va vous permettre de mieux illustrer le genre de suivi que vous voulez faire à l'interne.

M. MICHAËL NEYRINCH :

R. L'élément moteur est effectivement le nombre de véhicules sur les routes du Québec donc avec la particularité que l'importance des... des bornes a été... a été clairement expliquée, c'est les bornes qui vont permettre cet accroissement-là. Ceci étant dit, comme le disait ma collègue, France Lampron, on veut être présent avant pour susciter des ventes

mais on ne veut pas être non plus présent trop trop trop, en nombre trop important à l'avance pour bien gérer l'investissement. Donc, effectivement, on va faire la corrélation entre le nombre de bornes à déployer pour supporter cette croissance-là mais on va quand même regarder cette croissance-là pour voir si on respecte nos prévisions. Mais l'élément moteur c'est effectivement le nombre de véhicules sur les routes.

Q. **[32]** Parfait. Merci. Maintenant, Madame Lampron, je voulais revenir avec vous puis là, vous m'excuserez, j'ai pas vérifié là exactement vos termes exacts dans les notes sténo, mais il me semble que vous nous avez... c'est vous qui nous avez dit, madame Caron l'a repris après, mais vous avez dit que vous alliez revenir devant la Régie quand des modifications significatives à votre déploiement allaient survenir pour intégrer les modifications au projet. Ça fait que dans un premier temps, j'aimerais vous entendre là-dessus puis si madame Caron veut... veut compléter après.

R. En fait, comme vous le savez, notre modèle économique est basé sur des prévisions, donc, si jamais il s'avérait qu'on se trompait complètement, il faudrait modifier, et si les changements sont

substantiels, bien, on le... on le soumettra à la Régie. Je ne sais pas si ça répond à votre question.

Q. **[33]** Bien, en fait, substantiels, significatifs, moi, c'est plus avoir une idée pour vous qu'est-ce que c'est une modification significative au plan de déploiement?

(9 h 27)

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Bien, je pense qu'on peut se ramener à l'exemple concret des projets majeurs où lorsqu'on obtient une autorisation de la Régie, il est prévu que, en cas de modification qui affecte de façon significative la rentabilité du projet ou la solution technologique qui a été... technique qui a été retenue pour réaliser le projet, on doit à nouveau en saisir la Régie pour une demande. Cela dit, ce n'est pas... Puis je crois que c'est le seuil de quinze pour cent (15 %) qui est identifié en terme de valeur pour les projets d'investissement qui correspond d'ailleurs au seuil qu'on utilise à l'interne pour obtenir nos propres autorisations.

Maintenant, il est rare qu'un projet, quel qu'il soit, se réalise exactement comme prévu. Et

lorsqu'on en fait le suivi auprès de la Régie, on présente des éléments, des informations comme le taux d'avancement... le taux -comment dire- le stade d'avancement du projet, les montants qui ont été investis jusqu'à présent, le coût final prévu, et caetera.

Et s'il y a des écarts importants ou des écarts significatifs par rapport aux montants qui avaient été identifiés au départ et qui ont été soumis à l'examen de la Régie au moment où elle a donné son autorisation, bien, on doit donner des explications. Et la Régie a tout le loisir de creuser ces éléments. Et dans la mesure où, nous, on aurait estimé qu'il ne s'agissait pas d'un élément significatif, mais généralement on est capable de faire cette appréciation, bien, la Régie peut toujours aussi pousser son questionnement plus loin ou exiger d'autres démonstrations à ce moment-là.

Q. **[34]** Merci. Donc, Madame Lampron, d'un point de vue opérationnel, c'est votre direction qui est appelée avec Circuit électrique à faire la phase opérationnelle du réseau de bornes, du point de vue opérationnel qu'est-ce que ça représente pour vous ce que madame Caron vient de dire? Qu'est-ce que ça

serait le changement technologique ou des changements importants au niveau de la configuration?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. En fait, hier je l'expliquais un petit peu, on a déjà dans ce qu'on déploie actuellement, les cinquante kilowatts (50 kW), on a déjà pris en considération l'évolution de la technologie en installant des transformateurs de deux cents kilowatts (200 kW). Alors, déjà on sait qu'on va éventuellement migrer vers des bornes plus puissantes. Et les transformateurs qu'on utilise actuellement vont nous permettent de faire cette migration-là en contrôlant nos coûts.

Maintenant, encore une fois, si les voitures, par exemple, devenaient beaucoup plus nombreuses et qu'on devait multiplier le nombre de bornes, à ce moment-là, on pourrait envisager un nombre plus important de bornes à déployer pour respecter un certain ratio et, là, ça pourrait occasionner des dépassements. C'est une des avenues.

Q. **[35]** On joue vraiment au ping-pong. Madame Caron maintenant, dans un premier temps, vous m'avez dit, on peut faire le parallèle avec les projets

d'investissements majeurs. Je suis entièrement d'accord avec vous qu'on peut faire ce parallèle-là. Il est assez naturel. Mais, par contre, on doit constater que le réseau de bornes, dans le cadre de l'examen que la Régie en fait, puis on va le regarder en détail tout à l'heure, il y a à la fois le déploiement qui a un impact au niveau des investissements et il y a toutes les charges d'exploitation. Parce que les coûts d'exploitation du réseau de bornes sont appelés à être intégrés aux revenus requis du Distributeur sur toute la durée de vie du réseau.

Tant qu'il n'y aura pas de changements législatifs ou un changement d'orientation, c'est qu'on n'aura pas changé le réseau de bornes, que ça demeurera ce réseau-là, les charges d'exploitation pour la phase d'exploitation du projet, qui sort du cadre, du parallèle qu'on peut faire avec des investissements pour mettre en service quelque chose, un équipement, un actif, là, on entre dans une phase que le comparable est plus difficile à faire. Donc j'aimerais vous entendre pour cette partie-là qui est au-delà du parallèle qu'on peut faire avec un investissement sous l'article 73.

(9 h 32)

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Bien, si on prend l'exemple d'un investissement sous l'article 73 qui vise à satisfaire une demande accrue, on va avoir des coûts d'approvisionnement vraisemblablement supplémentaires, des revenus supplémentaires associés à ce projet-là et ces éléments-là font l'objet d'un suivi au travers de... puis ils font pas l'objet d'un suivi spécifique d'ailleurs mais ils sont intégrés à travers les charges que la Régie examine annuellement, autrefois de façon individuelle, et depuis deux mille dix-neuf (2019) jusqu'à deux mille vingt-deux-deux mille vingt-trois (2022-2023), je pense, par le biais de l'enveloppe globale des charges. Donc, je pense que le parallèle peut se poursuivre également sur cet aspect-là pour ce qui est des charges.

Q. **[36]** D'accord. J'entends ce que vous me dites. Par contre...

R. Puis les charges, pardon, je parlais des charges particulières comme celles auxquelles vous faisiez allusion comme l'approvisionnement et autres éléments de coûts, bien, pas de coûts mais autres éléments comme les revenus. Bien entendu, pour ce qui est de l'amortissement du rendement, c'est

exactement la même chose.

Q. **[37]** O.K. Ce que j'avais en tête aussi c'est au-delà du déploiement du réseau de bornes puis de sa croissance, qui sera toujours en lien avec le développement du nombre de véhicules électriques, bon, il va toujours y avoir une phase d'exploitation du réseau. Pour le moment, ce qui est envisagé dans le plan d'affaires, c'est que ça soit... toute la phase opérationnelle sera faite par Circuit électrique. C'est ce qu'on en a compris de la preuve. Est-ce que je me trompe?

R. La gestion opérationnelle du Circuit, pardon, du réseau de bornes se fera effectivement par le Circuit électrique mais ces coûts-là sont refacturés au Distributeur sous forme de facturation interne.

Q. **[38]** Oui. O.K.

R. Donc, les coûts sont assumés par le Distributeur.

Q. **[39]** Oui, oui, merci de le spécifier par facturation interne, ça c'et une des questions que je vais pouvoir éliminer. Mais ça, j'en conviens avec vous. Ce que je voulais dire c'est qu'il y a une caractéristique du projet qui échappe aux charges d'exploitation traditionnelles qu'on va avoir dans un dossier d'investissement majeur.

À moins que vous me disiez qu'à terme, le réseau de bornes viendrait à être, dans sa phase opérationnelle, que ça serait le Distributeur qui l'intégrerait à son réseau de distribution en considérant que ça fait une extension de son réseau de distribution puis qu'il l'internalise dans ses charges d'opération à l'intérieur de sa mission.

On va toujours avoir une phase opérationnelle qui va être faite par Circuit électrique et qui va faire l'objet d'une facturation qu'on ne verra pas nécessairement dans vos charges d'exploitation, ça je comprends que vous nous avez dit ça va s'intégrer via la facturation interne, fournisseurs internes, à l'intérieur des différents postes de coûts des charges mais le projet va continuer à amener des coûts, autant en invest pour remplacer les actifs, les bornes après huit ans qui vont avoir atteint leur durée de vie utile, il va y avoir toujours en phase exploitation une persistance du projet. Est-ce qu'on est d'accord là-dessus?

R. Oui, mais je ne vois pas la différence que vous faites entre cette situation et une situation où on installe d'autres types d'actifs sur le réseau. C'est certain qu'il s'agit ici d'ajouter des

actifs, j'aimerais dire d'ajouter des actifs au réseau, mais il n'est pas prévu d'élargir la définition de réseau de distribution dans le contexte législatif actuel.

(9 h 37)

Donc, on ajoute des actifs à notre base de tarification sans qu'ils deviennent pour autant des actifs de distribution, mais pour le Distributeur, c'est une activité qui va contrôler de bout en bout là, de l'installation jusqu'à l'exploitation, puis l'entretien et la maintenance. Il n'y a pas de différences par rapport à d'autres types d'actifs, puis quand vous semblez vous préoccuper du jugement ou que la Régie pourra porter sur ces activités-là...

Q. **[40]** Ça je vais laisser ça à votre procureur de traiter de la nature des activités. Moi je veux juste voir...

R. Très bien.

Q. **[41]** Si votre regard sur la significativité des changements dans le projet va avoir trait à la portion opérationnelle, puis des charges d'exploitation de la phase exploitation qui pourraient être appelées à changer les coûts pour être... pourraient changer dans la phase

opérationnelle... Dans la phase exploitation, excusez-moi. Puis c'est là que je voulais voir, parce que j'ai l'impression qu'il y a peut-être le parallèle avec un investissement majeur peut peut-être être plus flou à ce niveau-là, donc, je voulais avoir votre apport, votre opinion, votre position pour ce qui constitue des charges d'exploitation pour la phase exploitation, pour ce qui constitue la partie opérationnelle une fois que le réseau est... Parce qu'on s'entend qu'on a une mise en service constante là. Hein? Ce n'est pas une date de mise en service. Chaque année, vous allez mettre en service différentes bornes, donc, le caractère évolutif du réseau fait que c'est un petit peu différent pour le parallèle, puis c'est peut-être là où je vois une différence, puis que je voulais avoir juste vote « input » au niveau quantitatif ou qualitatif sur la valeur de la significativité.

R. Je pense que je comprends mieux votre question. Quand on parle de... Il reste qu'il s'agit d'un projet d'investissements et quand on demande à la Régie d'établir la juste valeur des actifs et les montants globaux qui découlent de l'exploitation du réseau et de l'installation de ces actifs-là, ça se

situe dans une perspective de est-ce que le projet que l'on propose est le projet adapté à l'atteinte des objectifs que l'on vise. Est-ce que les coûts que l'on envisage apparaissent raisonnables à la Régie, est-ce que le mode de déploiement, que ce soit en termes géographiques ou en termes de rythme apparaît raisonnable. Ce sont les questions sur lesquelles la Régie se pense dans le cadre de cette demande et il y a un montant qui est estimé à à peu près de cent vingt millions de dollars (120 M) pour ce projet-là, puis c'est des investissements qui seront suivis année après année par la Régie et elle pourra évaluer si on s'en tient au plan qu'on lui avait annoncé dans les grandes lignes et si on déploie même le nombre de bornes qui était encore une fois dans les grandes lignes, pas à la borne près, qui était annoncé dans le projet.

Ça c'est comme ça à mon avis que la Régie pourra faire un examen attentif du respect de ce qui était annoncé et de ce qu'elle a autorisé. Les charges qui découlent du projet, elles, comme je l'ai indiqué précédemment, sont pour l'essentiel définies de façon mécanique. Le rendement, l'amortissement. C'est des calculs qui découlent de l'investissement qu'on a fait. Pour ce qui est du

reste, dans ce projet-là on parlait de l'approvisionnement tout à l'heure, la Régie ne fait jamais de suivi individualisé de quel électron a servi à alimenter quel client, puis ça on n'entrevoit pas de faire ce genre de d'appariement-là.

(9 h 42)

Q. **[42]** Je comprends. Peut-être pour que ça soit plus simple, je vais sauter quelques... On reviendra au suivi. Je vais aborder avec vous la question des... il y a des charges d'exploitation pour clarifier un aspect qui... qui préoccupe la Régie puis peut-être que ce sera plus simple de poursuivre la discussion après s'il y a lieu ou si on en a encore besoin. Donc, pour... pour les fins de mon... de mon interrogatoire, je vais présenter... je vais vous demander de prendre la pièce A-0024 qui a été déposé au SDE ce matin puis j'ai des copies pour vous permettre de le voir mais madame la greffière pourra présenter la pièce. Elle n'est... elle n'est pas... je vais l'utiliser mais elle n'est pas... elle n'était pas déposée à cette fin-là. C'est parce qu'on va utiliser le tableau R7.4.4 pour les fins de mes questions. Alors, je vous envoie quelques pièces.

Donc, c'était une... le tableau R7.4.4 était un tableau que vous aviez produit en réponse à une demande de renseignements de AQCIE-FCEI, si je ne m'abuse, la pièce B-16, on l'a juste reproduit ici puis c'est juste pour vous faire un soutien visuel pour... pour les fins de mes questions. Peut-être que... peut-être que je me trompe, peut-être que ma compréhension est mal fondée mais il m'appert qu'à l'intérieur de l'horizon de dix (10) ans, pour ce qui est des charges d'exploitation... Est-ce que vous... est-ce que vous êtes avec moi, Madame Caron, ou avez-vous de la difficulté à voir?

R. J'ai un peu de difficulté à voir les chiffres sur la feuille que vous avez distribuée. Je sais qu'ils sont à l'écran mais comme vous me dites que c'est extrait d'une réponse qu'on a donnée à l'AQCIE, j'aimerais voir la réponse dans son entièreté.

Q. **[43]** Ah! Bien, certainement, il n'y a pas de problème. Ah! Oui, c'est à la pièce B-0016 puis c'est à la question 7.4.4. Oui, Madame la greffière, si vous pouvez la mettre à l'écran la réponse complète, peut-être que ça va aider les témoins. C'est à la page 30 de la pièce. Vous l'avez? Bon.

R. Oui.

Q. **[44]** Donc, c'est juste parce que ça représente le détail des charges d'exploitation. Pour ce qui est des charges d'exploitation, comme je vous disais, vous nous avez... de votre... de la preuve du Distributeur, de votre témoignage, on a compris que dès deux mille vingt-six (2026), deux mille vingt-sept (2027), il y aurait... parce qu'on est arrivé à la fin de durée utile de certains équipements, de certains actifs, il y aurait des remplacements. On sait aussi du déploiement, du Plan de déploiement, qu'il n'est pas linéaire puis qu'il va progresser en fonction... en suivi du nombre de... la progression des ventes de véhicules électriques. De la façon que je l'imagerais, il m'appert qu'à un moment donné, le réseau va arriver à une certaine maturité puis il va être en phase plus exploitation que déploiement. Est-ce que... est-ce que je me fais bien comprendre? Est-ce que c'est clair ce que je dis là?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Si je comprends bien, vous avancez qu'à un certain moment, il y aurait suffisamment de bornes pour desservir l'ensemble du parc et qu'on aurait plus besoin d'en rajouter, on aurait seulement besoin de

les remplacer?

Q. **[45]** Pas nécessairement qu'il n'y en aurait plus à ajouter mais on ne sera plus dans la phase initiale de déploiement. Là, ici, on est en déploiement très actif pour suivre jusqu'en deux mille trente (2030) les projections puis les cibles du gouvernement qui sont ambitieuses, on l'a dit, donc, on a une phase qui est la phase très... avec beaucoup d'investissements parce qu'on ajoute rapidement beaucoup d'actifs. Après coup, on va tomber dans une phase où il va y avoir remplacement de certains actifs, ajouts aux réseaux de bornes, mais avec les charges d'exploitation qui vont être dans la phase opérationnelle du réseau. Je suis très consciente que sur toute la durée du déploiement, il va aussi y avoir des charges d'exploitation qui sont liées à la phase exploitation.

(9 h 47)

Ce que je voulais voir, c'est dans quelle mesure, au niveau des charges d'exploitation, on peut avoir une idée de ce que représente la zone, la période d'exploitation? Qu'est-ce qui peut être associé à la... au volet exploitation du projet?

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Si on regarde le tableau que vous nous avez soumis

comme support visuel...

Q. **[46]** Si vous êtes plus à l'aise là, je vois que c'est un tableau qui n'est peut-être pas... Vous pouvez reprendre le tableau 8 là qui est plus... qui est dans votre preuve là qui est...

R. Bien, j'ai le tableau 7.4.4...

Q. **[47]** Ça vous va? O.K.

R. ... puis là le format m'apparaît...

Q. **[48]** Parfait. Excellent.

R. ... satisfaisant. Je vois très bien. Donc, il n'y a pas... dans l'évolution des charges que l'on voit dans ce tableau-là, il n'y a pas de... l'évolution n'est pas conditionnée par des phases exploitation versus investissement. Des investissements, il y en a tout au long de la période des dix (10) années. Puis l'évolution des charges, elle, est liée, je ne dirais pas linéairement, mais est fonction de, du nombre de bornes sur le réseau.

Q. **[49]** Donc, pour la Régie, pour l'appréciation de la valeur des dépenses d'exploitation, ce que vous nous dites, c'est qu'en fonction du nombre de bornes, on peut évaluer son caractère raisonnable?

R. Oui. Vous pouvez l'évaluer maintenant. Ce que je vais vous dire, c'est que lors des dossiers tarifaires subséquents, il y a deux choses qui vont

arriver. Premièrement, on va devoir passer à travers la fin de notre premier MRI au cours duquel les charges du Distributeur sont regroupées à travers une enveloppe et dans laquelle on ne fait pas de découpage. Le Distributeur va devoir récupérer les coûts de ce projet-là à même l'enveloppe sans qu'elle ne soit augmentée. Vous vous rappelez qu'on n'a pas demandé de traitement particulier.

Donc, bien que ce projet n'était pas inclus au départ quand on a fait notre « rebasing » en deux mille dix-huit (2018), bien l'indexation de l'enveloppe nous permet de récupérer ces coûts-là comme plein d'autres.

Après ça, on aura une année de retour à la base, comme le suggérait maître Turmel, et puis là les charges associées à ce projet d'investissements là, comme à tout autre projet d'investissements, ne vont pas être apparentes individuellement. Le Distributeur ne fait pas de comptabilité par activité. Les charges vont se retrouver, bon, là je serais bien en mal de vous dire exactement les rubriques comptables à travers lesquelles on va retrouver chacun de ces éléments-là, mais ça va être amalgamé à travers mettons la rubrique

« Charges d'exploitation » du Distributeur. Voilà!

Donc, ici, ce que la Régie doit examiner dans ce projet-là, avec l'information qu'on lui donne, les réponses qu'on donne à ses questions, c'est : est-ce que la progression des charges qu'on associe à ce projet ou est-ce que ce projet induit des charges qui sont en relation avec l'investissement que l'on réalise?

Q. **[50]** On s'entend là-dessus. Ce que vous me dites, c'est sur l'horizon de la présentation, la Régie, pour évaluer le caractère raisonnable des dépenses nécessaires pour l'exploitation du réseau de bornes, peut regarder les charges d'exploitation qui sont ici et examiner, faire l'analyse là dans une perspective où c'est la fonction du nombre de bornes. Vous n'êtes pas en mesure d'identifier une part des charges d'exploitation qui est liée au déploiement initial accéléré, puis une autre partie des charges d'exploitation qui serait peut-être plus linéaire là en fonction du nombre de bornes?

R. Les charges pour chaque borne sont les mêmes sur leur durée de vie. Les charges d'exploitation, pardon, évidemment, pas les charges d'amortissement.

(9 h 52)

Q. **[51]** Oui. Ça, je le comprends bien. Donc, ce que vous me dites, c'est qu'il n'y a pas, au niveau des charges d'exploitation, il n'y a pas une contribution additionnelle due au déploiement rapide du réseau de bornes?

R. C'est bien ça.

Q. **[52]** Merci. Je pense qu'on s'est compris. Nous pouvons garder la même pièce. Gardez-la pas loin parce qu'on va y revenir tout à l'heure. Je vais juste vérifier, là, dans quelle mesure on a répondu à l'ensemble des petites questions séparées. Donnez-moi un instant! À l'instant, on parlait de l'évaluation du caractère raisonnable des dépenses nécessaires pour l'exploitation du réseau. Et vous nous avez référé aux critères qui avaient été... qui peuvent avoir été développés par la Régie et par le cadre réglementaire pour les projets d'invest également. Donc, moi, j'ai une bonne idée du cadre, de la nature de ce qui est... comment on devrait... comment la Régie devrait envisager le caractère significatif pour son évaluation.

Pour ce qui est d'évaluer le caractère raisonnable des dépenses d'exploitation, advenant, advenant le cas où la Régie... Puis, là, je pousse au maximum le raisonnement. Je ne veux pas que vous

preniez peur. Mais advenant le cas où la Régie en arrivait à la conclusion qu'elle n'est pas en mesure de fixer le caractère raisonnable des dépenses, qu'elle n'arrive pas à fixer un montant que les impondérables du projet l'empêchent de... Est-ce que, au niveau de, si elle envisageait un suivi accru pour le projet, un rendre-compte du projet, est-ce qu'une périodicité pourrait être acceptable pour vous? Est-ce qu'un suivi... Puis on regardera ce qui pourrait faire l'object d'un suivi.

Est-ce qu'un suivi annuel aux deux ans, aux trois ans pourrait être acceptable pour le Distributeur dans le cadre d'un dossier tarifaire, un suivi accru que le suivi des ventes... des revenus autres que ventes d'électricité, là, qu'on verra apparaître dans le dossier tarifaire et de la valeur des investissements qui auraient été faits, qu'on verrait dans la pièce « investissements sous »... bien, qu'on voit dans la même pièce que « investissements sous le dix millions (10 M$) » qui sont visés par 73 habituellement, il y a la ligne pour le nouvel article 52.1.2, on l'a vu cette année dans le dossier tarifaire. Là, vous nous avez dit que, pour le suivi des coûts, c'est

principalement ça qu'on verrait apparaître du dossier. Est-ce qu'un suivi accru pourrait être envisageable pour le Distributeur?

R. Premièrement, j'ai envie de dire comme un de mes collègues qui n'est pas ici aujourd'hui « rien n'est impossible » pour satisfaire -comment dire- pour réconforter la Régie pour qu'elle soit bien certaine que ce qu'elle autorise est juste et raisonnable. Maintenant, ce que vous me demandez malgré tout m'apparaît contraire au nouveau régime de réglementation qui a été mis en place où la Régie se voit maintenant placée dans une situation où elle établit des tarifs sur la base d'informations qui ne sont plus la somme des coûts individuels que le Distributeur encoure pour rendre le service qu'il rend. Alors, on établira un espèce de régime d'exception pour cette activité. Ça, c'est mon premier point.

(9 h 57)

Le deuxième élément que je pense que vous avez abordé dans votre question est que, bien, quelles sont les informations qu'on serait véritablement en mesure de fournir. Comme on le mentionnait précédemment, il y a des informations qu'on donne là qui ont été estimées à partir

d'éléments qu'on utilise pour réaliser notre analyse économique qu'on ne sera pas en mesure d'isoler dans les informations que l'on présente à la Régie et parmi ceux-ci il y a un des éléments le plus important dans la structure de coûts de cette analyse économique, c'est le coûts d'approvisionnement. On ne pourra pas faire de suivis individualisés pour cette portion-là. Même chose pour les prévisions de ventes. On pourra de façon individuelle suivre les ventes aux bornes, mais pas les ventes à domicile qui sont, encore une fois, l'élément le plus important des revenus. Maintenant pour ce qui est des autres éléments de coûts qui apparaissent dans le détail des charges d'exploitation, comme je le disais tout à l'heure, des dépenses d'entretien et maintenance, on ne les présente pas par projet et la Régie n'utilise pas ces informations-là pour établir des tarifs justes et raisonnables. Encore moins dans le contexte actuel, mais même actuellement. Donc...

Q. **[53]** Permettez-moi de vous interrompre, peut-être pour améliorer votre réponse. Tantôt vous m'avez quand même dit que la part des dépenses d'opération qui serait faite par Circuit électrique se ferait via une facturation interne. Donc, vous êtes en

mesure de les identifier.

R. Il reste que ça va être un montant global.

Q. **[54]** O.K. Merci. Donc, vous me disiez que pour les charges d'exploitation, ça va être intégré, puis ça va être un montant indissocié, c'est ce que vous me dites? Qu'on ne pourra pas discriminer en fonction du projet, donc, c'est intégré par postes de coûts dans vos charges d'exploitation. C'est ce que vous me disiez?

R. Oui.

Q. **[55]** Attendez-moi un instant.

R. Maître Gariépy?

Q. **[56]** Oui, allez-y.

R. J'aimerais apporter une précision à ma réponse. Donc, dans la mesure où Circuit électrique nous refacturerait les différents éléments de coûts qui sont présentés ici, il y en a une dizaine là à peu près, sous forme de facturation interne, bien que cette facture serait globale, on aurait un total de charges d'exploitation qui correspondrait à la facturation du Circuit électrique.

Q. **[57]** Merci. Dans ce que vous venez de me dire aussi, j'ai bien entendu que vous nous avez dit qu'on ne pourrait pas isoler les coûts d'approvisionnement. J'ai juste une petite question

de précisions là-dessus, puis j'ai compris ce que vous me disiez. C'était ce que je m'attendais à entendre, mais je voulais juste vérifier avec vous, lorsqu'il a été question de créer le compte d'écart pour le projet, il visait à capter tous les coûts. Est-ce que je dois comprendre que tous les coûts n'incluent pas les coûts d'approvisionnement?

R. Effectivement, à l'époque où on avait demandé la création d'un compte d'écart, c'était au moment où on était encore en discussion, puis la Régie n'avait pas encore rendu de décisions sur la mécanique exacte des facteurs Z. Le compte d'écart se comprenait dans une mesure où on obtiendrait un traitement de facteurs Z pour ce projet-là et le but du compte d'écart était de pouvoir tenir compte des coûts qui n'auraient pas pu être pris en compte au moment de l'établissement des tarifs, c'est-à-dire des coûts qui seraient survenus en cours d'année, mais toujours en lien avec l'investissement.

Q. **[58]** Est-ce que je comprends de vos propos que le compte... Parce que le compte d'écart a fait l'objet d'une décision provisoire. Il a à être confirmé dans la décision finale. Est-ce que je comprends que du point de vue factuel dans la

demande du Distributeur, il n'y a plus de demandes de compte d'écart?

(10 h 03)

R. C'est une question pour laquelle on a beaucoup discuté, parce que la décision tarifaire demeure récente sur la façon dont les facteurs Z, le facteur Z générique, qui n'a pas été autorisé mais le facteur Z serait administré par la Régie, ainsi que les comptes, je crois qu'on appelle ça les comptes de neutralisation, seraient utilisés dans ce contexte-là. La raison pour laquelle on demandait un compte d'écart, c'était dans une optique de traitement en facteur Z. On comprend que, enfin on prévoit que le projet en tant... que le projet actuel, en fait tel qu'il est présenté, ne rencontre pas les caractéristiques d'un facteur Z. Dans ces circonstances-là, la demande de création d'un compte d'écart apparaît moins utile.

Cependant, je n'ai pas obtenu une libération totale de cette demande parce qu'on veut quand même demeurer prudent. On n'est pas encore, on ne maîtrise pas encore parfaitement la mécanique des facteurs Z. Je pense qu'il y a eu une décision récente dans un projet d'investissement conjoint entre le Transporteur et le Distributeur dans

lequel un compte d'écart a été attribué. Je dirais que par prudence on maintient notre demande.

Q. **[59]** Hi! On a failli éviter plein de questions d'audience. On va poursuivre d'abord. Donnez-moi un instant, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

Juste une minute, Maître Gariépy.

Mme STÉPHANIE CARON :

R. J'aimerais réviser ma réponse.

LA PRÉSIDENTE :

Q. **[60]** Est-ce qu'on doit comprendre que la... en fait, la nouvelle procédure qui a été mise en place dans le cadre du dossier tarifaire pour des événements qui pourraient se qualifier à titre de facteur Z, pourrait, dans le cas où les budgets pour les véhicules électriques pourraient être assujettis à cette procédure-là et auquel cas il n'y aurait pas nécessité d'avoir un compte d'écart?

R. Je suis contente que vous me posiez la question parce qu'on a beaucoup discuté de cela au bureau en essayant d'interpréter le paragraphe de la décision. Là je vais me permettre peut-être de clarifier notre vision en vous en parlant.

Effectivement, quand on lit les paragraphes, je pense, 183 et 184 de la décision,

la Régie semble... ou ce que l'on comprend, ce que je comprends de ces paragraphes-là, c'est que la Régie dit « c'est de connaissance publique qu'un Facteur Z peut induire une modification de tarif de l'année en cours par la récupération de sommes au cours des années subséquentes. » Je pense, ça, c'est le sens du paragraphe 183.

Après ça, la Régie nous dit « bien, et au cas où vous identifiez la survenance d'un facteur Z, signifiez-le-nous par lettre pour dire « bon, voilà » et nous l'examinerons dans un prochain dossier tarifaire. » Ce que je comprends de ces paragraphes-là c'est qu'il n'y a pas d'étape où on nous demande « créer un compte d'écart sinon, à défaut de quoi, vous serez taxé de tarification rétroactive. » Ça, c'est ma compréhension. Est-ce que j'ai raison?

Me ANNIE GARIÉPY :

Q. **[61]** Je vais juste me permettre d'aviser ma... le banc de peut-être pas se prononcer sur l'interprétation d'un autre banc. Chaque formation là, c'est un conseil d'amie ici là de ne pas mélanger les dossiers.

R. Il reste que c'est quand même une mécanique qui est censée s'appliquer à l'ensemble des dossiers.

LA PRÉSIDENTE :

Q. **[62]** En fait, c'est une procédure qui a été mise en place par la Régie dans le contexte des... dans le dossier tarifaire.

R. Bon. Bref, je ne veux pas vous mettre dans une situation délicate, mais... Donc, si ma compréhension de l'emploi du facteur Z est exacte, dans ce contexte-là, dans le contexte Régie, la nécessité d'un compte d'écart m'apparaît moindre.

Maintenant, je vous disais qu'on avait eu des discussions à l'interne. On me dit qu'au niveau comptable, il est possible que le Distributeur, lui, voit nécessaire le maintien d'un tel compte d'écart, mais peut-être que ça n'implique pas le processus d'autorisation qui a été envisagée par le passé. C'est un petit peu... c'est tout en nuance. Puis la discussion a encore cours, c'est ce que... donc...

Me ANNIE GARIÉPY :

Q. **[63]** Bien, on va pouvoir poursuivre sur les questions. Juste pour... on a dit beaucoup beaucoup beaucoup de choses puis là j'ai gardé un point d'interrogation. À propos des coûts d'approvisionnement, vous m'avez dit qu'ils ne feraient pas partie du compte d'écart, c'est ça que

j'ai dû comprendre ou ils seraient inclus dans le compte d'écart?

R. Non, ils ne seraient pas inclus.

(10 h 07)

Q. **[64]** Merci.

R. Maître Gariépy...

Q. **[65]** Allez-y.

R. ... encore une fois, pour ce qui est des variations des coûts d'approvisionnement, elles sont traitées par leur propre mécanisme.

Q. **[66]** Oui. On en convient tous. Je pense que c'est assez clair. On va revenir pour fermer la boucle sur le suivi. On a dit, s'il y avait facturation interne, un montant global de charges d'exploitation qui serait lié à Circuit électrique pourrait être identifiable. Vous pouvez prendre la pièce B-0024 (sic) de tout à l'heure. Puis, ça, on peut comprendre qu'il y aurait une certaine forme d'information qui pourrait être obtenue. Puis à la fin, je vous demanderai si c'est quelque chose que vous pourriez fournir dans un dossier pour l'ensemble des éléments qui sont sur le tableau.

Ce que j'aimerais que vous puissiez me dire, c'est, est-ce qu'il serait possible pour le Distributeur, dans le fond, dans un dossier

tarifaire en suivi du projet de nous donner ce genre d'information-là en suivi annuel, mais en considérant les réserves que vous nous avez données pour les charges d'exploitation? J'ai bien compris que ça serait difficilement identifiable d'aller les chercher. Donc, si vous voulez bien prendre la pièce A-0024. Il y a le nombre de bornes installées par le Distributeur, mais en ajoutant, là, une donnée historique en année de base puis la prévision si elle était... pour pouvoir voir si elle était modifiée. Est-ce que ce serait de l'ordre d'une information qui pourrait être fournie annuellement?

R. Vous parlez du nombre de bornes installées par le Distributeur, c'est bien...

Q. **[67]** Oui, c'est ça. Oui. Si vous regardez sous le tableau 7.4.4, il y a un autre tableau qui a été monté par la Régie. Ce sont les choses qui pourraient faire l'objet d'une demande de suivi par la Régie.

R. Pas de problème pour le nombre de bornes. Ça pourrait être un élément qui serait présenté dans le rapport annuel, le nombre de bornes réellement installées.

Q. **[68]** Bien, en fait, oui, ça pourrait. Mais si vous

êtes disposé à le faire en suivi dans le dossier tarifaire pour permettre aux formations d'être au fait du dossier, c'est plus là. Parce qu'on avait compris, la Régie avait compris qu'il y aurait un suivi du projet qui serait fait dans le rapport annuel tel qu'on est habitué de voir les suivis de projet dans le rapport annuel. D'où les questions ici, voir si c'est possible d'avoir un suivi de projet, si le Distributeur serait disposé à le faire, mais dans le cadre du dossier tarifaire. Donc, c'est vraiment, vos réponses sont dans ce cadre-là.

R. C'est certainement possible. Mais je réitère mon malaise par rapport à l'introduction d'un élément qui serait suivi de façon individuelle dans un système... dans un régime de réglementation incitative dans lequel on évolue actuellement.

Q. **[69]** Je comprends. Dans la mesure où le CÉR est maintenu, ça fait un suivi entre des sommes qui sont captées par un outil puis un suivi à des fins tarifaires. En fait, si vous me dites, vous n'êtes pas favorable à ça, peut-être que votre procureur pourra donner les motifs pour ces raisons-là. Moi, je veux juste voir avec vous si c'est possible ou pas.

R. Très bien. Je veux juste revenir sur l'élément CÉR. L'élément CÉR, comme je le disais, le compte d'écarts et de reports, ne serait utile que dans la mesure où le projet serait... était suivi à l'extérieur de la formule, c'est-à-dire à titre de facteur Z. Dans la mesure où il fait partie de l'enveloppe globale, c'est là que j'ai un malaise à commencer à faire des... à extraire des éléments de coûts puis à les suivre à part. Si, par bonheur, le projet se qualifiait à titre de facteur Z, pour tous, effectivement, le suivi serait plus... serait plus transparent puisque ça serait suivi de façon individuelle à l'extérieur de la formule telle que le prévoit notre régime.

(10 h 12)

Q. **[70]** J'entends, je comprends votre réponse. Pour ce qui est des données qualitatives, comme le nombre de bornes installées par le Distributeur, le nombre de bornes au Québec, le nombre de véhicules au Québec, ainsi que peut-être les subventions gouvernementales, puisqu'elles n'apparaissent pas pour le moment au dossier. Ce n'est pas des informations que nous avons. Donc une mise à jour de ce que vous avez obtenu en subvention pourrait probablement être fort pertinent à des fins

tarifaires. Si vous me dites, peut-être me donner une réponse différente pour ce qui est qualitatif de la valeur des investissements requis. On va prendre la réponse comme ça.

R. Donnez-moi quelques instants s'il vous plaît. Merci.

Q. **[71]** Certainement.

R. Bien comme vous voyez, je me fais le porte-parole d'un conciliabule, donc, si jamais je traduis mal les propos de mes collègues, je leur prie de me reprendre. Je ne verrais pas d'offenses. Donc, pour les informations qui sont présentées dans le tableau ici. Comme on en a discuté tout à l'heure, le nombre de bornes installées par le Distributeur, ça nous apparaît tout à fait légitime et utile à la Régie de le présenter, que ce soit dans le dossier tarifaire ou dans le rapport annuel ou les deux. Le nombre de BRCC au Québec... Pardon, le nombre services de recharge... Pardon le nombre de BRCC qui font partie du service public de recharge rapide, c'est quelque chose qu'on peut donner. Par contre, pour ce qui est de la dimension, de la rubrique autres, on ne voudrait pas être garants de l'information qui peut rapportée par d'autres exploitants. Donc, ça moins.

Q. **[72]** Ce qui voudrait dire que si on demandait, vous pourriez donner des sources d'information. Où trouver l'information?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. En fait, on a vu la difficulté de rapporter un nombre de bornes au Québec avec le tableau. Donc, on se fie à des sources tierces et on ne peut pas garantir l'exactitude. Donc, on a fait le même exercice que nos collègues. On rouvre le logiciel, puis on compte les bornes. Donc, je vous dirais qu'en termes d'exactitude d'informations c'est limité.

Q. **[73]** Je comprends bien. Merci.

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Je poursuis avec le nombre de véhicules électriques. Ça également c'est une information qu'on pourrait fournir. Les investissements requis, bon, les investissements réalisés par borne, séparés entre borne et servitude pour les années historiques, année de base, année témoin, c'est également possible. Pour ce qui est des infrastructures connexes, il y a une petite complexité ici, parce que les postes de transformation ne seraient pas nécessairement dédiés aux bornes, ainsi que les prolongements de

réseaux en triphasé ce serait... Il y aurait une allocation de coûts qui serait difficile à établir me dit-on. Puis enfin, pour ce qui est des subventions gouvernementales, ce serait quelque chose que l'on pourrait fournir, mais uniquement en ce qui a trait aux bornes évidemment ou aux infrastructures associées aux bornes.

Q. **[74]** D'accord. Merci. Je pense que ça complète les questions sur le suivi. On a amplement matière à réflexion. J'ai une question un peu plus technique sur le réseau. Peut-être que ça va nous changer d'état d'esprit un petit peu. Moi en tout cas ça va alléger, puis ça peut être monsieur Neyrinck ou madame Lampron qui peut répondre, mais maître Fortin, je crois, hier, le procureur l'UMQ a demandé ce que vous aviez comme opinion sur la faisabilité ou la raisonnabilité d'avoir des aménagements au niveau des coûts pour inclure certains coûts pour faire face aux contraintes en réseau urbain. Puis j'avais envie de vous entendre pour, en élargissant la portée de sa préoccupation, en vous demandant est-ce qu'on peut penser, dans le déploiement du réseau de bornes, qu'un peu comme dans le déploiement des... Puis là je vais dire un mot méchant, compteurs de nouvelle génération,

parce que ça a été difficile, il y a eu des zones de contraintes, des zones où les compteurs ont engagé plus de coûts, qui ont été reportés dans le temps. Là vous savez on a une idée là de la saga du déploiement des compteurs, est-ce que c'est quelque chose, au niveau des contraintes terrains pour le réseau de bornes que vous anticipez, est-ce que vous avez... que ça soit pour l'urbanité, pour les... les ondes où le mariage va être plus difficile parce qu'il n'y a pas de... de... vous nous avez parlé de corridor de circulation, donc, il n'y aurait pas de route plus... au niveau... qu'on peut discriminer au niveau de l'achalandage, ce genre de chose-là, quels sont les... au niveau du déploiement du réseau, est-ce qu'il y a des zones de contrainte outre la question qu'on a parlé du développement en milieu urbain puis de la spécificité du milieu urbain?

(10 h 18)

Mme FRANCE LAMPRON :

R. En fait, c'est qu'on choisit les sites en fonction de l'absence de contraintes, je veux dire... puis on est... on est encore à une étape où est-ce qu'on peut se permettre de faire ces choix-là, donc, on va privilégier un... un terrain, par exemple, où le

triphasé est à proximité, on va privilégier un terrain où il n'y a pas de réaménagement à faire, si on peut installer la borne dans du gazon plutôt que dans du béton, c'est ce qu'on va privilégier. Donc, on a une approche vraiment qui vise à minimiser les coûts en tout temps.

Donc, c'est sûr qu'il y a certaines zones où, on sait, c'est plus coûteux. Lorsqu'on installe une borne à Montréal et que tout est en souterrain, on sait que c'est plus coûteux que de le faire ailleurs. Mais il n'y a pas de contraintes à priori qui soient insurmontables.

Q. **[75]** Je comprends, vous nous dites qu'il n'y a pas de contraintes insurmontables, si je comprends très bien votre réponse, est-ce que... est-ce qu'on peut anticiper, par exemple, des délais de déploiement dans des zones où il y a des contraintes?

Pour image ce que... ce que j'ai en tête c'est : est-ce que... est-ce qu'on peut penser, comme le réseau Internet à haute vitesse sur l'ensemble du territoire québécois, que des zones comme la Gaspésie ou une autre zone là, j'image là, mais est-ce qu'on peut penser qu'il va y avoir un délai de déploiement ou vous envisagez un déploiement universel, indépendamment des

contraintes?

R. Effectivement, j'ai... j'ai en tête le Parc de La Vérendrye, par exemple, où est-ce que vous avez ça fait plusieurs années qu'on nous demande des bornes mais où il n'y a pas de triphasé. Alors, ça c'est une contrainte. On est en train de regarder une solution alternative où est-ce qu'on pourrait installer des bornes qui... qui fonctionnent... qui fonctionne sans... sans courant triphasé de moindre de puissance. Il y a des... il y a des endroits comme ça mais c'est vraiment très limité, je vous dirais.

M. MICHAËL NEYRINCH :

R. Peut-être juste en complément. Le déploiement s'appuie sur une... sur une planification qui est établie d'avance.

Q. **[76]** Oui, je comprends, je voulais voir si le caractère de la contraignabilité, des contraintes inhérentes, faisait en sorte que le déploiement était modulé en fonction des contraintes ou indépendamment des contraintes c'est un déploiement logique d'une borne qui amène le besoin de la suivante. Si on suivait votre corridor de cinquante kilomètres (50 km) à la fois puis qu'on y allait, bon, bien, la prochaine c'est la prochaine sur le

déploiement. Comprenez-vous? Est-ce que... Est-ce que les contraintes vont amener une modulation dans le déploiement? C'est ça que je veux voir.

R. En fait, il faut plutôt voir ça comme une... comme une espèce de toile d'araignée où on va s'assurer d'avoir la forme de la toile et puis après, on va raffiner les... les fils qui vont finir par se... par se toucher. Donc, c'est... c'est plus comme ça qu'il faut le voir que d'imaginer un corridor où on va installer la première puis prochaine cinquante kilomètres (50 km) plus loin. C'est pas comme ça qu'il faut le voir. On va installer de façon... en disséminait l'investissement.

Et encore une fois, ces contraintes-là sont quand même relativement bien connues du Circuit électrique puisque c'est quelque chose que le Circuit électrique réalise depuis deux mille quatorze (2014). Donc, ces contraintes-là, qu'elles soient urbaines ou rurales, sont très bien maîtrisées par le Circuit électrique.

M. FRANÇOIS ÉMOND :

Q. **[77]** Juste si vous me permettez, Maître Gariépy. Est-ce que je viens de comprendre par rapport à ce que madame Lampron disait hier sur les corridors routiers que vous regardiez une route, vous faisiez

cinquante kilomètres (50 km), cinquante kilomètres (50 km) plus loin, que vous venez de dire que vous faites le contraire de ce que madame Lampron disait hier? Parce que là, je ne suis plus sûr de comprendre quelle façon on déploie le réseau.

(10 h 23)

Mme FRANCE LAMPRON :

R. En fait, c'est un peu les deux parce que vous vous souvenez que lorsqu'on a commencé le déploiement des bornes de recharge rapide, on avait un modèle cinquante-cinquante (50 %-50 %) et puis donc on était tributaire des endroits... des partenaires qui souhaitaient faire un investissement pour identifier des sites de recharge. Donc, de par ce modèle-là, on est arrivé à un déploiement qui n'était pas complètement linéaire aux cinquante (50) kilomètres.

Alors, une fois qu'on a ça de fait, après ça on regarde l'ensemble des bornes existantes et là on voit où est-ce qu'il y a des trous et c'est ce qu'on essaie de combler. Donc, on a toujours cette préoccupation-là d'avoir des bornes à distance d'environ cinquante (50) kilomètres, mais parfois à cinquante (50) kilomètres plus loin, c'est un champ, donc c'est... On essaie de ne pas

mettre des bornes dans les champs habituellement. On essaie d'avoir des sites qui sont intéressants pour les électromobilistes. Alors, c'est un petit peu comme ça que ça se passe, Monsieur Émond.

Q. **[78]** C'est dans ce sens-là l'appel d'intérêt public que vous avez lancé la semaine dernière pour voir s'il y avait des sites qui étaient disponibles dans la grande région de Montréal, entre autres.

R. Exact.

Me ANNIE GARIÉPY :

Alors, Madame la Présidente, je vois l'heure, il est dix heures vingt-cinq (10 h 25), j'allais avoir probablement une certaine question résiduelle sur le compte d'écart. Ça fait que je me dis que peut-être que, selon le témoignage de madame Caron, peut-être que c'est le bon moment de prendre une pause, puis si elle a besoin là de revenir à ses bases là pour les questions de précision là. Si vous avez besoin de quelque chose, ce serait peut-être le bon moment pour prendre une pause.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Donc, on prend une pause de quinze (15) minutes. Merci.

SUSPENSION

LA PRÉSIDENTE :

Maître Tremblay.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui. Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Alors, madame Lampron pourrait répondre à l'engagement 3...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

... verbalement immédiatement si ça vous convient.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Oui. Allez-y.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Donc, hier, on nous avait demandé de fournir la proportion des recharges rapides qui étaient effectuées par les Tesla. Et après vérification, je dois... je dois corriger une information que j'ai donnée. Je croyais que le champ... lorsqu'on s'inscrit sur le Circuit électrique, on doit créer un profil et il y a un champ où est-ce qu'on doit indiquer la marque de véhicule électrique. Et j'étais sous l'impression que ce champ-là était

obligatoire, alors qu'il ne l'est pas. Ce qui fait qu'on a seulement trente-six pour cent (36 %) des recharges qui ont un type de véhicule qui y est associé. Donc, on n'est pas en mesure de fournir la proportion des recharges rapides qui sont faites par les Tesla.

Q. **[79]** O.K. C'est noté. Maître Gariépy, on continue.

Me ANNIE GARIÉPY :

Merci.

Q. **[80]** Donc, pour en finir avec le CER, je vais... j'ai trois, quatre petites... deux, trois petites questions pour compléter ce qu'on a déjà abordé. Si je vous réfère tout de suite à la pièce B-0014, à la page 10, qui se trouve à être les réponses aux demandes de renseignements de la Régie à propos de la justification sur la création du CER. Je veux juste avoir vos commentaires sur... au niveau de s'il y a des ajouts à faire sur cette réponse-là puisque vous nous avez dit que vous avez eu une réflexion continue là.

Puis on voit bien ici dans la réponse, vous nous avez dit le Distributeur a jugé prudent de demander la création, à l'origine, on comprend. Le Distributeur n'anticipe pas d'utiliser le CER demander de Facteur Z puisque l'impact annuel

prévue est inférieur à quinze millions (15 M$).

Puis si je vais un petit peu plus loin, ça dit :

> Toutefois, le Distributeur pourrait être amené à en faire la demande...

Du Facteur Z, on comprend

> ... si des événements particuliers venaient modifier ses prévisions comme, [...], un déploiement plus rapide du Projet ou un changement dans la Loi [...]

(10 h 47)

Ça, c'est les exemples que vous nous aviez donnés. Bien, j'aimerais que vous nous commentiez dans ces deux cas-là parce que c'était dans le cadre du dossier tel qu'on le connaît, avec les... tous les atténuants qu'on a déjà dit à propos de déploiement évolutif et tout ça, on voulait comprendre ce qu'on pouvait entendre par ces deux exemples-là.

R. Bien nous considérons que le projet correspond à un élément qui pourrait bénéficier d'un traitement à titre d'exogène, facteur Z.

Cependant, il ne rencontre pas un des critères importants qui est... Un des critères, en fait, non seulement important, mais absolument

nécessaire qui est le seuil de matérialité.

Advenant le cas où le rythme de déploiement devait changer, par exemple supposons, j'improvise là, le gouvernement avait de nouvelles cibles de pénétration de véhicules électriques qui devenaient encore plus ambitieuses et nous engageaient à les soutenir à travers le déploiement du réseau de bornes de recharge rapide. À ce moment-là, dans la mesure où les impacts revenus requis de l'investissement, c'est-à-dire les impacts annuels des charges d'investissement que l'on connaît, amortissement, rendement et essentiellement cela dépassaient quinze millions de dollars (15 M$) annuellement, il serait opportun pour nous de demander un traitement facteur Z, ce qui permettrait, par ailleurs, de suivre cet élément de coûts à l'extérieur de la formule dès lors.

Q. **[81]** On se comprend bien. C'est bon. Si je comprends de votre réponse, également, vous nous avez dit les coûts du projet à impact annuel, donc on parle des, soit que ce soit les charges d'exploitation, ainsi que les coûts d'amortissement de rendement seraient visés par le CER. Vous nous avez dit tout à l'heure que les coûts d'appro ne seraient pas captés par le CER. Est-ce qu'on est

toujours d'accord?

R. C'est bien ça.

Q. **[82]** D'accord. Donc, on y verrait les charges d'exploitation, l'amortissement, les taxes sur les services publics, les frais financiers. Est-ce qu'il y aurait autre chose qui serait captée par le CER?

R. Pouvez-vous me répéter votre énumération s'il vous plaît?

Q. **[83]** Si vous voulez, vous pouvez prendre... Dans les pièces de la preuve, ça peut être le tableau 8 où on voit les impacts sur les revenus requis du Distributeur, dans votre preuve, le tableau 8?

R. Oui.

Q. **[84]** Je peux vous faire l'énumération. Approvisionnement, on a dit : « non ». Charges d'exploitation, amortissement, taxes sur les services publics, frais financiers, rendement sur les capitaux propres.

R. Je dirais tous ces coûts effectivement, à l'exception de l'approvisionnement.

Q. **[85]** D'accord.

R. Est-ce que le CER vise la valeur des investissements qui seraient mis à la base ou uniquement les coûts capitalisés qui en découlent?

Q. **[86]** Bien par le biais... Le CER ne peut viser que des coûts. Donc, les coûts d'investissement se matérialisent à travers l'amortissement et le rendement.

R. D'accord, on est d'accord.

Q. **[87]** Petite dernière question. Pour le moment le compte d'écarts est créé de façon provisoire. Les travaux pour le déploiement du réseau de bornes ont commencé. Est-ce que le compte d'écarts a capté des sommes en ce moment?

R. À ce que je sache, il n'y a pas de compte d'écarts qui a été créé jusqu'à présent. On en faisait la demande.

Q. **[88]** Vous avez fait la demande, mais il n'est pas actif. C'est ce que je comprends?

R. Effectivement.

Q. **[89]** Merci. On va quitter le domaine du compte d'écarts. Je voudrais aborder un petit peu plus des questions plus techniques au niveau du modèle d'affaires, puis de l'opérationnalisation du réseau de bornes. Dans un premier temps, j'ai quelques questions pour madame Lampron. Si on regarde votre c.v., on voit que vous êtes la directrice d'électrification des transports chez Hydro-Québec sous la vice-présidence communication affaires

gouvernementales et autochtones si je m'abuse?

(10 h 52)

R. Oui.

Q. **[90]** C'est exact?

R. Exact.

Q. **[91]** O.K. Ça c'est une... c'est une vice-présidence qui relève du corporatif, qui n'est pas visée par... par la Loi sur la Régie de l'énergie?

R. Exact, c'est au corpo.

Q. **[92]** C'est au corpo. Comment s'insère Circuit électrique? Parce que vous nous avez dit... Circuit électrique, vous en êtes également la directrice, si j'ai bien compris?

R. En fait, Circuit électrique c'est une marque de commerce. Donc, c'est pas... on dit souvent Circuit électrique mais dans le fond c'est la Direction électrification des transports qui est responsable du déploiement du Circuit électrique qui est la marque de commerce du réseau public de bornes de recharge.

Q. **[93]** D'accord. Est-ce que Circuit électrique n'est pas également une compagnie détenue à cent pour cent (100 %) par Hydro-Québec, une société affiliée de deuxième niveau?

R. Effectivement, c'est une filiale mais la seule

chose... les seules activités qui sont dans cette filiale-là c'est le déploiement des bornes en Ontario.

Q. **[94]** Donc, ce qu'on devrait comprendre quand vous parlez du Circuit électrique c'est de la Direction électrification des transports, ça relève de la... donc, vous utilisez la marque de commerce, le même nom, mais la filiale n'a pas d'activité pour... ne fait pas d'activité pour le réseau électrique sur le territoire québécois, est-ce que je comprends bien?

R. Oui, tout à fait.

Q. **[95]** O.K. Puis ça, ça ne peut pas être appelé à être changé?

R. Il n'y a pas de... il n'y a pas de plan à ce niveau-là.

Q. **[96]** O.K. Est-ce que... Bien, j'imagine que non, mais l'ensemble de la Direction électrification des transports, est-ce que c'est l'ensemble de ses activités de gérer puis d'opérationnaliser le Circuit électrique au Québec?

R. Non, on a plusieurs autres activités, notamment, en transport collectif, des projets pilote, de la vigie, plusieurs autres activités que le Circuit électrique.

Q. **[97]** D'accord. Tout à l'heure, on a invoqué la possibilité que dans le fond, la Direction électrification des transports, lorsqu'elle fait l'opérationnalisation du Circuit électrique pour les bornes qui seraient des actifs du Distributeur, pourrait faire de la... agir comme fournisseur interne puis faire de la facturation, vous êtes... est-ce qu'on est... est-ce qu'on peut être confortable de croire que vous êtes en mesure d'identifier les travaux qui sont faits par votre direction uniquement pour les actifs du Distributeur dans le cadre du déploiement du Circuit électrique indépendamment du reste des activités de votre direction?

R. Les coûts sont relativement simples à isoler du reste dans la mesure où tous les coûts qui sont associés à une borne sont circonscrits par ce qu'on appelle chez nous un ordre... un ordre interne. Donc, c'est... c'est très facile à identifier.

Q. **[98]** Je comprends ça. Pour ce qui est de monsieur Neyrinck, quand il travaille à penser le réseau électrique, il n'est pas attaché à une borne, lui.

R. Non, puis d'ailleurs, monsieur Neyrinck n'est pas facturé au Distributeur.

Q. **[99]** Est-ce que pour ce qui est de l'ensemble des

travaux qui sont faits à la Direction électrification des transports pour développer, déployer le réseau de bornes, tout ce qui est au niveau conception puis tout ça autre que l'opérationnalisation terrain, est-ce que je dois comprendre qu'il n'y a rien qui est facturé a Distributeur?

R. En fait, il y a deux ressources qui sont deux... deux ressources à temps plein et qui sont facturées au déploiement de bornes rapides puis pour le reste c'est... c'est les investissements et les charges d'exploitation que vous voyez.

Q. **[100]** D'accord. Est-ce que vous pourriez, juste pour l'avoir en preuve, pour qu'on le voit... Oups.

R. Un instant, Maître Gariépy, s'il vous plaît.

Me ANNIE GARIÉPY :

Oui, je viens de voir là.

(10 h 57)

Q. **[101]** Excellent! Merci pour les précisions. Donc, est-ce qu'il serait possible pour l'avoir en preuve d'avoir l'organigramme où apparaît la Direction électrification des transports pour avoir la relation avec le Distributeur?

R. Sans problème.

Q. **[102]** Donc on va prendre un engagement.

LA GREFFIÈRE :

Numéro 7.

Me ANNIE GARIÉPY :

Donc, engagement numéro 7 : fournir l'organigramme où on voit apparaître la Direction électrification des transports ainsi que le Distributeur pour voir la relation.

E-7 (HQD) : Fournir l'organigramme où apparaît la Direction électrification des transports ainsi que le Distributeur (demandé par la Régie)

Q. **[103]** Maintenant, je voudrais passer à un sujet très large que je vais appeler « le modèle d'affaires de Circuit électrique ». On a souvent parlé de, il y a un changement dans le modèle d'affaires. Puis évidemment ça couvre énormément de choses. Donc, dans un premier temps, ce que j'aimerais, Madame Lampron, c'est si vous pouviez nous faire un topo pour venir exprimer quel était le modèle d'affaires pour les bornes de Circuit électrique, mais antérieur au projet, en considérant, est-ce que... Je vais vous donner des critères déjà en partant. Comme ça, ça va éviter

peut-être certaines questions.

Si vous pouviez aborder la question de, qui assumait les coûts; dans le partenariat est-ce qu'il y avait des servitudes; qui était propriétaire; qui payait les tarifs d'électricité. C'est ce genre de chose que je recherche. Puis après ça, bien, libre à vous de nous expliquer... L'idée étant de faire la différence entre l'ancien modèle d'affaires puis celui qui est proposé ici au niveau de toutes les technicalités puis des impacts que ça peut avoir pour le Distributeur après. Donc, je vous laisse aller sur quel est le modèle d'affaires du Circuit électrique antérieur?

R. Je vais reculer peut-être un petit peu. Si je recule au lancement du Circuit électrique. Lorsqu'on a lancé le Circuit électrique, on ne déployait pas de bornes rapides, on avait seulement des bornes qu'on appelle de niveau 2. Et le modèle d'affaires pour ces bornes-là, c'est toujours le même aujourd'hui. C'est qu'on recrute des partenaires qui souhaitent offrir un service de recharge à leur clientèle. Et le partenaire paie la borne, paie l'installation et reçoit les revenus de recharges. Ça, c'est pour la borne dite de niveau 2, donc une borne de deux cent quarante volts

(240 V). Et c'est toujours le cas aujourd'hui, on poursuit ce déploiement-là.

Maintenant, lorsqu'on a commencé à installer des bornes rapides en deux mille quatorze (2014), on a lancé un modèle d'affaires qu'on appelait cinquante cinquante (50/50). Comme il s'agit quand même d'une somme importante, une borne de recharge rapide installée, ça varie entre soixante-dix et quatre-vingt mille dollars (70-80 000 $) environ. Et on a offert de payer la moitié. Notre partenaire payait l'autre moitié.

Et la façon dont ça se concrétisait, c'est que, nous, on payait la borne et le partenaire payait les travaux et était maître d'oeuvre des travaux d'installation. Et donc, on se partageait les frais cinquante cinquante (50/50). Mais, nous, on avait une limite du prix de la borne. Donc, on ne pouvait pas aller plus que le prix de la borne. Et on se partageait également les revenus et les dépenses.

Le fait est que c'est difficilement rentable, surtout au début quand il y avait peu de véhicules. Donc, les bornes étaient surtout... Il n'y avait pas beaucoup de revenus disons. Et on s'est rendu compte que les partenaires qui avaient

accepté d'installer une première borne rapide le faisaient surtout pour un positionnement marketing, un positionnement vert. Mais quand c'était le temps d'ajouter une deuxième borne en raison de l'achalandage, c'est sûr que l'enthousiasme diminuait beaucoup puisque, investir dans quelque chose qui n'est pas rentable, disons que ce n'est pas quelque chose que les partenaires veulent faire à répétition.

(11 h 02)

C'est là où est-ce qu'on s'est rendu compte des limites de notre modèle cinquante cinquante (50/50). Et avec le modèle de la base tarifaire, Hydro-Québec paie l'entièreté des coûts, conserve tous les revenus et est également responsable de l'installation de la borne. Donc, ça, ça veut dire que le Distributeur doit lancer des appels d'offres pour avoir des fournisseurs pour les installations pour tous les composants électriques pour la borne et doit être le maître d'oeuvre de l'installation de ces bornes-là.

Et au niveau de la servitude, ça, c'est quelque chose qui a été inchangé dans les deux modèles. Ce qu'on demandait à nos partenaires dans le modèle cinquante-cinquante (50 %-50 %) et ce

qu'on demande dans le modèle aujourd'hui, c'est que les partenaires qui accueillent la borne concèdent à Hydro-Québec, au Distributeur, une servitude de vingt (20) ans, donc... sans frais. Une permission d'utiliser le terrain pour vingt (20) années.

Q. **[104]** Dans le modèle cinquante-cinquante (50 %-50 %), qui se trouve à être... peut-être que ça m'a échappé, mais vous avez parlé du partage des revenus et des dépenses, mais qui se trouve à être le propriétaire de la borne?

R. C'est une propriété à cinquante-cinquante (50 %-50 %).

Q. **[105]** C'est une propriété à cinquante-cinquante (50 %-50 %).

R. Mais, ce que je dois préciser, c'est que c'est le... On installe toujours un compteur distinct pour une borne de cinquante kilowatts (50 kW) et le compteur était au nom d'Hydro-Québec. Donc, c'est nous qui assurions cette gestion-là.

Q. **[106]** Et dans cette perspective-là, qui recevait la facture d'électricité?

R. C'est nous.

Q. **[107]** Pouvez-vous nous confirmer à quel tarif c'était facturé?

R. C'était le tarif BR dans le modèle cinquante-

cinquante (50 %-50 %).

Q. **[108]** Juste une précision. Avant l'avènement du tarif BR, j'imagine qu'il y avait un autre tarif? Vous m'avez dit en deux mille quatorze (2014), les premières bornes rapides, puis le tarif BR, je pense que c'est en deux mille dix-sept (2017) qu'il a été... qu'il est entré en vigueur, le tarif expérimental, donc...

R. Si je me souviens bien, c'était le M avant.

Q. **[109]** O.K. Merci. Est-ce que je dois comprendre que la facture d'électricité elle n'était pas partagée cinquante-cinquante (50 %-50 %)?

R. On recevait la facture d'électricité...

Q. **[110]** Oui.

R. ... et ainsi que toutes les autres dépenses de maintenance et d'entretien et on faisait le décompte avec la comptabilité, une fois les revenus rentrés et les dépenses, là on faisait le partage cinquante-cinquante (50 %-50 %).

Q. **[111]** Pour ce qui est des revenus de branchement... Pour ce qui est des revenus de branchement, pouvez-vous m'expliquer, est-ce que... j'imagine que non, mais est-ce que le tarif qui est payé par le client, l'électromobiliste, de imaginons dix dollars (10 $) de l'heure actuellement là, est-ce

que c'était net de toutes charges? Est-ce qu'il y avait, au niveau des transactions, un intermédiaire qui venait réduire d'autant la valeur des revenus de recharge?

R. Lorsqu'on faisait une recharge, disons une recharge d'une heure à dix dollars (10 $) l'heure, il y avait des frais de transaction qui étaient appliqués sur ce dix dollars-là (10 $) et qui étaient pris par le fournisseur de bornes qui faisait la distribution des revenus par la suite. Donc, le distributeur de bornes perçoit le dix dollars (10 $) l'heure et ensuite, aux trimestres, remet au propriétaire de la borne. C'est la même façon dont ça fonctionne également avec les bornes de niveau 2.

Q. **[112]** Donc, si je comprends bien ce que vous me dites, le fournisseur de bornes était également l'exploitant du site payant, c'est ça, qui capte les transactions?

R. En fait...

Q. **[113]** Puis il y a des frais de transaction que lui applique, c'est ça?

R. En fait, de la façon dont ça fonctionne, c'est que lorsque vous vous inscrivez au Circuit électrique, vous allez sur le site, le circuitélectrique.com...

Q. **[114]** Hum, hum.

(11 h 07)

R. ... vous créez un profil avec, de préférence, la marque de voiture et...

Q. **[115]** Une Leaf 2017.

R. Excellent. Et vous mettez de l'argent dans votre compte. N'est-ce pas?

Q. **[116]** Oui.

R. Donc et à chaque fois que vous faites une recharge, votre compte est débité...

Q. **[117]** Oui.

R. Et ça c'est administré par un système informatique qu'on appelle le Back Office, donc, qui fait cette conciliation-là à tous les trimestres. Donc, chez Métro, il y a eu, je ne sais pas, vingt-huit (28) recharges à X dollars l'heure et donc on envoie un chèque à Métro pour X dollars.

Q. **[118]** Et ces frais de transaction-là vont chez...

R. Le fournisseur de bornes qui est également l'exploitant du système informatique.

Q. **[119]** Excellent. Donnez-moi un instant. Bon. Pour le modèle d'affaires passé, je pense qu'on a suffisamment d'éléments pour bien comprendre. Maintenant, on va prendre le modèle d'affaires du Distributeur, puis il se peut que ce soit à la fois

madame Lampron, puis madame Caron qui auront à répondre, parce qu'on veut à la fois comprendre les différences qui existent dans le modèle d'affaires du point de vue opérationnel, mais on veut aussi avoir ce que ça a comme conséquence pour le Distributeur lorsque c'est opportun. Si ça a, si ça module quelque chose au niveau du Distributeur, un exemple, les servitudes, si le signataire des servitudes change, c'est le genre d'information que je recherche, à savoir avant et après. Donc, Madame Lampron, si vous pouviez nous donner une présentation du nouveau modèle d'affaires en mettant bien... Vous nous en avez déjà dit, mais en mettant en lumière les différences maintenant.

R. La différence c'est que maintenant c'est le Distributeur qui paie la totalité des coûts du déploiement, donc, la borne et l'installation et c'est le Distributeur qui est maître d'oeuvres de l'installation des bornes. Donc, c'est lui qui doit contracter les différents fournisseurs qui vont couler la base de béton, faire l'installation électrique, installer les bollards, les pancartes de signalisation, la borne etc.

Q. **[120]** Pour ce qui est, vous nous dites, le Distributeur c'est lui qui contracte les

fournisseurs. Est-ce qu'il peut arriver que Circuit électrique, bien votre direction, soit appelée à faire sous-contracter d'autres fournisseurs par votre entremise pour, outre l'appel d'offres de la borne, que j'imagine qui est passé par Circuit électrique, l'appellation Circuit électrique, est-ce que la direction électrification des transports va être appelée à avoir des fournisseurs externes pour les fins de l'opérationnalisation du réseau?

R. Oui, on fait un appel d'offres pour sélectionner des entrepreneurs qui vont installer les bornes partout au Québec.

Q. **[121]** Donc, ça touche uniquement l'installation des bornes ou ça touche les infrastructure également?

R. Bien HQD fait le raccordement jusqu'au compteur, les équipes d'HQD. Et ce qui est au-delà du compteur est fait par des entrepreneurs qui sont sous contrat avec nous.

Q. **[122]** Avec la direction électrification des transports?

R. Exact.

Q. **[123]** Donc, si je fais un gros résumé grossier, ce qui va jusqu'aux limites du réseau de distribution tel qu'il est compris, relève directement du Distributeur. Au-delà de ça, c'est Circuit

électrique qui est en charge et qui verra à facturer le Distributeur pour les coûts.

R. C'est exact.

Q. **[124]** D'accord. Est-ce que c'est Hydro-Québec dans ses activités de distribution ou c'est Hydro-Québec comme société qui contracte les servitudes?

(11 h 12)

R. En fait, Hydro-Québec Distribution n'est pas une entité légale, donc, c'est toujours Hydro-Québec qui contracte la servitude.

Q. **[125]** D'accord. Donnez-moi deux secondes, s'il vous plaît. En réponse aux demandes de renseignements, on a compris... la Régie a compris que Circuit électrique... Bien, le Distributeur était maître-d'oeuvre du projet dans un premier temps mais que Circuit, il était de la prérogative de Circuit électrique de déterminer le lieu contracté avec les... via la servitude avec les propriétaires et que c'était... que ça relevait de la prérogative de Circuit électrique de faire l'ensemble des activités de déploiement, est-ce que... est-ce qu'on a bien compris?

R. Oui, on est... et je pense que le terme qu'on a utilisé c'est fournisseur, attendez, je l'ai pris en note, fournisseur opérationnel, gestionnaire

opérationnel pour le Distributeur.

Q. **[126]** J'aurais besoin d'une clarification à propos des demandes d'aide financière et des subventions que Circuit électrique reçoit pour le déploiement du réseau de bornes. Si je comprends bien, c'est la Direction électrification des transports ou la société mère qui... qui est le bénéficiaire de la subvention pour les fins du déploiement de réseau de bornes?

R. Non, pas du tout, les subventions vont être versées au projet en réduction des coûts.

Q. **[127]** Je comprends, c'est parce qu'à certains... lorsqu'on a posé des questions sur les demandes d'aide financière, il y avait... parfois, le Distributeur via le Circuit électrique a fait une demande d'aide financière auprès de Ressources naturelles Canada, le Distributeur ne reçoit pas, lui, de subvention du provincial, donc, je veux... j'aimerais que vous nous précisiez...

R. Oui.

Q. **[128]** ... comment ça va fonctionner puis où est-ce qu'elles vont s'inscrire dans les... en réduction du coût du projet. Est-ce que ça va être en réduction des coûts des charges d'exploitation, des coûts d'opérationnalisation? Est-ce que ça s'en va

en réduction de l'investissement pour l'actif? C'est... c'est là que j'essaie d'avoir de la précision.

R. En fait, l'entité, encore une fois légale, qui a fait la demande c'est Hydro-Québec et lorsqu'on va recevoir les sommes, ça sera appliqué en réduction des investissements puisque ce qui est financé par le programme de Ressources naturelles Canada c'est les bornes et leurs installations.

Q. **[129]** A la lumière de ce que vous venez de me dire, je voulais juste que vous me précisiez ce que vous avez répondu à... je crois que c'est à maître Neuman hier qui vous demandait si les demandes d'aide financière pouvaient être remboursables. Là, vous nous avez dit : « Le Distributeur c'est pas une entité légale, c'est Hydro-Québec, société... dans son entité globale qui reçoit les aides financières », mais hier, si j'ai bien compris vos propos, vous avez dit : « Elles sont remboursables dans la mesure où le projet deviendrait rentable. » Et vous avez fait le commentaire tout petit : « Bien, on vous a dit que le réseau de bornes n'est pas rentable. » J'aimerais que vous élaboriez sur cette apparente contradiction parce que s'il est rentable pour le Distributeur, il est rentable,

s'il n'est pas rentable comme projet, il n'est pas rentable.

(11 h 17)

R. Oui, c'est... c'est une bonne question. Écoutez, lorsqu'on prend les bornes de recharge isolément, donc, on prend les coûts d'investissement des bornes qui sont nécessaires pour installer les bornes et on prend les revenus et on exclut les revenus à domicile, parce que, ça, c'est propre au fait que... c'est propre au projet qu'on a déposé. Ce n'est pas rentable. Donc, on a une somme qui est importante en investissement et on a des revenus. Et on ne peut pas rendre ça... on ne peut pas rentabiliser ça de cette façon-là. Est-ce que ça répond à votre question?

Q. **[130]** Bien, je comprends votre réponse. Par contre, j'ai de la difficulté à intégrer comment on peut exclure les revenus de ventes d'électricité à domicile dans un cas mais pas dans l'autre. Parce que vous avez présenté le projet devant la Régie en nous présentant un projet qui s'autofinance, qui est rentable puis que c'était le modèle permettant la rentabilité. Donc, on ne peut pas dire à la fois que le projet n'est pas rentable et que ça prémunit de rembourser des subventions mais que, par

ailleurs, il n'a aucun impact sur les tarifs, impact tarifaire, ou qu'il est rentable du point de vue de la Régie. C'est quelque chose qui est difficile pour moi à concevoir.

R. En fait il s'agit de deux cadres différents. Hydro-Québec ne sera pas la seule entité à recevoir des subventions de Ressources naturelles Canada. Il y a d'autres entités qui vont demander pour les bornes. Et la seule chose qui est considérée dans le programme de Ressources naturelles Canada, c'est la rentabilité qui est limitée aux revenus des actifs qu'ils auront subventionnés.

Donc, dans ce cadre-là de Ressources naturelles Canada, on ne prend pas en considération les revenus à domicile puisque c'est tout à fait propre au caractère d'Hydro-Québec et qu'un réseau, par exemple, comme FLO ou comme ChargePoint qui bénéficierait des mêmes subventions n'aurait pas ces revenus-là à tenir en compte. Donc, on a souvent dit que la seule entité commerciale qui a un... la seule entité qui a un intérêt commercial à déployer des bornes de recharge, c'est l'entité qui vend l'électricité. Et c'est pour ça que c'est deux cadres différents, un pour Ressources naturelles Canada et un pour la Régie de l'énergie.

Q. **[131]** Je comprends deux choses de ce que vous me dites. Vous me dites, dans le cadre de l'entente d'aides financières, de subventions, ça respecte les conditions du cadre établi pour la subvention. Ça, c'est une chose. Par contre, vous m'avez également dit que la seule entité qui a un intérêt commercial à déployer le réseau de bornes, et je peux en convenir avec vous, c'est le fournisseur, le distributeur d'électricité.

Maintenant, je vais vous demander de commenter. Indépendamment du déploiement du réseau de bornes, le Distributeur bénéficie quand même de la croissance des véhicules électriques et ne subirait pas les charges?

R. C'est vrai. C'est vrai. Mais je vous dirais que, pour avoir parlé à plusieurs entités qui ont déployé des bornes, par exemple, le réseau FLO, par exemple le réseau EVDuty, ils n'ont aucun intérêt à poursuivre le déploiement parce que c'est déficitaire. Donc, on sait, ils nous l'ont clairement exprimé, et on sait que si on laisse le marché, que, nous, on ne s'implique pas, bien, on n'aura pas la croissance escomptée.

(11 h 22)

Q. **[132]** Je vous comprends. Je vais maintenant passer

sur une autre question. Je pense que c'est ma dernière ligne de questions. La dernière ficelle à attacher pour le modèle d'affaires, je dirais, c'est la question du tarif BR, qui est un tarif de vente d'électricité, versus le tarif de recharge, qui est facturé, qui est un tarif d'utilisation d'une borne de recharge fixé par le règlement établi par le par le gouvernement, mais en fait, pour le moment qu'il n'est pas en vigueur, mais qui sera appelé à l'être, mais pour actuellement qu'il serait de l'ordre de dix dollars (10 $), mais qui est un tarif linéaire à usage.

Lorsqu'un électromobiliste se branche à une borne du Distributeur, il paiera le tarif de recharge. Est-ce que c'est exact?

Mme STÉPHANIE CARON :

R. C'est exact.

Q. **[133]** Si... petite question. Est-ce qu'il y a une différence pour vous si les bornes identifiées Circuit électrique qui viendraient de l'ancien régime, si l'électromobiliste se branche à cette borne-là, est-ce que vous considérez que le tarif de recharge qui est appelé à être... qui va être visé par le règlement du gouvernement, est-ce que ça va être le même tarif qui va s'y appliquer?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Ce sera le même dans un but de simplification, tout simplement, pour rendre la vie des électromobilistes plus simple.

Q. **[134]** Est-ce que vous considérez que ces bornes-là sont assujetties au règlement?

R. Non.

Q. **[135]** Est-ce qu'elles sont visées?

R. Non.

Q. **[136]** Non. O.K.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Juste une précision parce que c'est quand même important là. Vous parlez d'un règlement là, mais, moi, à ma connaissance, il n'y avait pas encore de règlement là.

Me ANNIE GARIÉPY :

Le projet de règlement.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Ça fait que je veux juste être sûr qu'on parle de la bonne chose. Si vous avez en tête un règlement précis, qu'on le dise au témoin pour qu'il puisse donner une réponse adéquate dans les circonstances. Je ne voulais juste pas qu'on spécule sur le contenu éventuel d'un règlement, auquel cas la réponse plate, c'est « bien, on va lire le

règlement puis on va déterminer à quoi il s'applique là », t'sais. C'est la réserve que je voulais qu'on mette. Mais, on peut répondre à toutes les questions là-dessus sans problème.

Me ANNIE GARIÉPY :

Il n'y a pas de problème, Maître Tremblay, mais j'ai fait une approximation, mais on s'entend que vous l'avez énoncé dans la demande, le projet de règlement, qui est appelé à être adopté, devrait visé le réseau public. Vous y avez référé dans les demandes de renseignements en parlant de la différence entre le dix dollars (10 $) puis le onze dollars cinquante (11,50 $).

Si les témoins ont besoin de le consulter, moi, je ne veux pas... Mes questions ne tournent pas autour de l'existence ou non du règlement. C'est juste de voir, puis madame Lampron a répondu à ma question, est-ce que c'est dans un... du point de vue facilitant, ils vont tous être... ils vont tous afficher le même tarif de branchement. Moi, c'était ça qui m'intéressait là.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je me suis exprimé, je n'ai rien à ajouter.

Me ANNIE GARIÉPY :

Q. **[137]** Par contre, les bornes du Distributeur qui

font l'objet du présent dossier, est-ce qu'ils vont être facturés en électricité?

(11 h 26)

R. Le service de recharge sera facturé sur une base horaire, ça ne sera pas sur une base par kilowattheure.

Q. **[138]** Si je vous comprends bien, ça c'est pour l'électromobiliste?

R. Oui.

Q. **[139]** L'électricité, à travers le service de recharge, qui va transiter vers la pile de la voiture, est-ce que cette électricité-là, qui est mesurable à la borne, va être vendue sous un tarif d'Hydro-Québec Distribution?

R. Non, ça va être de l'usage interne. Le Distributeur ne s'autofacturera pas de l'électricité.

Q. **[140]** O.K. Si ce n'était pas de l'usage interne, est-ce que je suis correcte de comprendre qu'il y aurait un tarif qui s'appliquerait à ces bornes-là? Un tarif de vente d'électricité, de la même façon que ce que madame Lampron nous a dit tout à l'heure, les bornes à haute vitesse, en courant continu, de l'ancien régime, sont visés par le tarif BR?

R. Si nous avions un client de distribution au bout de

la borne et non pas un électromobiliste, effectivement on chargerait un tarif de distribution. Donc, dans les cas où on a des clients qui reçoivent de l'électricité pour la fournir en recharge, ces clients-là sont facturés au tarif BR. Le frais de service de recharge, même pour les bornes qui appartiendront à HQD ne constituera pas un tarif de distribution.

Q. **[141]** Même si ce n'est pas un tarif de distribution d'électricité et qu'il n'est pas fixé par la Régie, ça reste un tarif appliqué par le Distributeur à des électromobilistes, est-ce que ce tarif-là va être concilié, inscrit, dans les conditions de service?

R. Non, dans la mesure où il ne s'agit pas d'une activité de distribution et que dans les faits, il ne s'agit véritablement pas d'un tarif, il n'apparaîtra pas ni dans les tarifs, ni dans... Et l'activité de recharge elle-même ne sera pas sujette aux conditions de service.

Q. **[142]** D'accord et là va s'arrêter les questions aux témoins, mais... Non, attendez, Maître Tremblay, c'est pour vous. J'ai une question pour vous. C'est parce que, je ne voudrais pas amener le témoin à traiter de droit, mais reste que je veux adresser

toutefois la question des frais accessoires du Distributeur qui sont chargés à des clients. Ici on a des frais, un tarif qui n'est... Un tarif de branchement qui n'est pas de ventes d'électricité, qui vise des clients de passage, en électromobilstes, et j'aimerais bien qu'on puisse entendre maître Tremblay dans sa plaidoirie sur ce type de frais-là, puis le caractère approprié qui soit inclus aux conditions de service ou pas, le cas échéant.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Le frais en question, c'est le prix de recharge?

Me ANNIE GARIÉPY :

Le tarif de recharge.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Mettons le dix dollars de l'heure (10 $/h)?

Me ANNIE GARIÉPY :

Oui, bien ça c'est un tarif à l'usage, mais ce que je vous disais, c'est que dans les conditions de service vous avez des frais de branchement, des frais de raccordement, des frais... Il y a différents types de frais. Il n'y a pas que de la vente d'électricité. Donc, je veux juste vous entendre sur... Nous expliquer pourquoi le tarif de branchement ne sera pas visé par les conditions de

service.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Tout à fait. Ça me fera plaisir d'aborder cette question-là et aussi cette question-là de manière plus large, parce qu'on a pris connaissance des documents, Madame présidente de la formation, que vous avez mentionnés en début d'audience. Donc, le document de l'Ontario et de la Colombie-Britannique et ça fait écho sur des réflexions qu'on a de longs termes chez-nous et qui sont reflétées d'ailleurs dans certaines décisions de la Régie alors c'est certain que dans ma plaidoirie je vais aborder l'ensemble de ces aspects-là sur la nature du service, notamment, et j'aurai une mention précise au niveau des conditions de service d'électricité en écho aux propos de ma consoeur, ça va me faire plaisir d'aborder ça.

(11 h 31)

LA PRÉSIDENTE :

Alors merci, Maître Tremblay. Aussi, j'invite tous les avocats des autres participants aussi intervenants à aborder la question.

Me ANNIE GARIÉPY :

Q. **[143]** Dernière question de précision là-dessus, je crois, vous m'avez dit c'est de la consommation

interne donc ce n'est pas tarifé et facturé, l'électricité qui va servir à la recharge. Je voulais juste savoir si dans l'établissement des revenus de recharge qui sont les revenus autres que ventes d'électricité, est-ce que, je peine à dire le manque à gagner mais la valeur qui aurait été accordée à la tarification de cette énergie-là, est-ce qu'elle est considérée. C'est juste de savoir si elle apparaît dans les montants. Est-ce que vous déduisez le manque à gagner de ventes d'énergie ou d'électricité dans la valeur des revenus autres que ventes d'électricité qui sont considérées dans le projet?

R. Vous voulez dire dans l'analyse économique qu'on a présentée?

Q. **[144]** Effectivement.

R. Bon, les coûts d'approvisionnement sont reflétés à la ligne approvisionnement puis pour ce qui est des bornes en particulier, je pense qu'on l'isole cet aspect-là. Pour ce qui est des coûts de transport et de distribution, ils sont reflétés dans les coûts évités qui sont utilisés à cet égard.

Q. **[145]** Mais vous avez pas évalué l'opportunité de la vente de cette électricité-là, la valeur que si l'électricité avait été tarifée, vous ne l'avez pas

considérée, c'est ce que vous me dites.

R. Non, en fait, je vous dis le contraire. Les coûts d'approvisionnement, de transport et de distribution sont soustraits des calculs que l'on fait dans l'analyse économique.

Q. **[146]** C'est bon. Ça complète les questions que j'avais pour le panel.

LA PRÉSIDENTE :

Merci Maître Gariépy. Alors, la formation va poursuivre avec ses questions. Maître Roy?

INTERROGÉS PAR LA FORMATION :

Me NICOLAS ROY :

Q. Oui, bonjour. Ça fait plaisir de converser avec vous. J'ai un certain nombre de questions sous deux rubriques différentes, deux volets différents.

Le premier, ce serait sur peut-être le contenu, et je vous demanderai pas de témoigner sur le B-0042, c'est monsieur Horii qui le faisait, mais j'aimerais plutôt savoir si vous partagez un de ses commentaires comme étant vôtre également. Il dit :

> Many things have to go right to (sic) for the HQ Scenario to be realized.

Est-ce que vous partagez ce commentaire-là?

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Essayons de nous mettre dans la tête de monsieur Horii quelques instants. Je pense que son commentaire s'inscrivait dans une perspective où il disait que pour que les scénarios de pénétration de véhicules électriques se matérialisent, il y a divers éléments qui doivent se manifester, l'existence d'un réseau de bornes de recharge rapide en est évidemment un des tout premiers mais il y a également d'autres éléments qui sont les politiques ou les subventions que les gouvernements peuvent accorder ou mettre en place de temps à autre pour favoriser ce secteur de transport, éléments qui sont présents en l'absence ou en présence de notre projet et qui sont d'ailleurs présents un peu dans toutes les juridictions sous d'autres formes.

(11 H 36)

Puis je pense qu'il allait aussi encore plus loin, je pense que quelqu'un l'avait amené sur le terrain de s'il y a une récession, qu'arrive-t-il. C'est dans cette perspective-là, je pense, que se situait son commentaire.

Q. **[147]** Non, je ne posais pas la question pour monsieur Horri qui n'est... qui n'est pas là, c'est vous, HQD, est-ce que vous partagez le fait que

c'est un projet que plusieurs éléments devront être « right » pour réussir?

R. Bien, comme on mentionnait, les hypothèses que l'on a considérées pour l'élaboration de notre projet nous apparaissent les plus probables et les plus solides. Donc, nous tablons sur la concrétisation de ces hypothèses, oui.

Q. **[148]** Peut-être que je vais approcher ça d'un angle différent, sur plus la terminologie des gestions de risque. Ce projet-là, vu de votre point de vue, est-ce que c'est un projet qu'on qualifierait de hautement risqué, moyennement risqué ou pas risqué ou quelque part entre ces trois pôles?

R. Il y a plusieurs, évidemment, dimensions au risque. Je pense qu'on va se concentrer sur l'aspect commercial de... de la chose. Donc, ce qu'on a démontré à travers les différentes analyses de sensibilité qu'on a réalisées c'est que le projet qu'on met en place, son ampleur, son rythme de déploiement en relation avec les ventes qu'on escompte obtenir est un projet qui est profitable, donc, présente peu de risques et est robuste. Donc, on a... Je pense qu'on a fait certains scénarios, on évaluait les conséquences d'une diminution de vingt pour cent (20 %) des ventes soit aux bornes,

soit à domicile, on a examiné la possibilité que les coûts d'investissement augmentent de dix pour cent (10 %). Je pense... je pense qu'on a également fait varier d'autres éléments et à chaque fois, on maintenait une valeur actuaire nette positive.

Donc, à cet égard-là, les coûts et les revenus qui sont mis en rapport selon le type de projet qu'on a mis... qu'on met de l'avant nous apparaît un projet dont le risque est maîtrisé.

Q. **[149]** Merci. Une autre ligne de questions et là, je vous demanderais... j'ai besoin d'être guidé, surtout avec la réponse que, Madame Lampron, vous avez donnée il y a quelques instants, et la réponse à l'engagement numéro 1 qui a été déposée, je pense, ce matin ou hier. Vous dites que Circuit électrique est une marque de commerce vu de HQD, je voudrais savoir si cette marque de commerce-là a commencé à être utilisée avant la création de Circuit électrique inc.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. J'y vais de mémoire, mais il me semble me rappeler que la filiale a été créée au même moment où on a lancé le réseau de recharge public et pendant plusieurs années c'était une filiale qui n'était pas opérante.

Q. **[150]** Et si j'ai bien compris la réponse que vous avez fournie c'est pour l'Ontario qu'en fait cette société-là existe?

R. Ce sont les seules activités qui sont dans la filiale actuellement.

Q. **[151]** Et les bornes de recharge qui semblent être une dizaine en Ontario apparaîtraient au bilan de cette société-là?

R. Exact.

Q. **[152]** C'est exact? Si on revient aux autres bornes de Circuit électrique, c'est là que j'ai besoin d'être guidé, on en a une centaine, cent trente (130), je ne sais trop, la propriété des bornes n'est pas à Circuit électrique inc., si je comprends bien, elle est à...

R. Hydro-Québec.

Q. **[153]** A Hydro-Québec.

R. A cinquante pour cent (50 %).

Q. **[154]** A cinquante pour cent (50 %). Puis si je comprends bien aussi, les différents contrats qui sont signés pour ces bornes-là pour les prochaines, ils sont toujours signés par Hydro-Québec et non Circuit électrique inc.?

R. C'est exact.

Q. **[155]** Donc, le cinquante pour cent (50 %), la

propriété est au bilan d'Hydro-Québec déjà?

R. Oui.

Q. **[156]** Ce qui fait que si je comprends bien, pour l'avenir, la relation de Circuit électrique... en fait, c'est la même... c'est Hydro-Québec qui est... qui est devant nous seulement, on a pas Circuit électrique inc., c'est dans ce dossier-ci? (11 h 41)

R. C'est exact.

Q. **[157]** C'est ça? Alors, c'est purement interne?

R. Oui.

Q. **[158]** Tous les contrats vont être signés sous le nom d'Hydro-Québec et on ne verra pas apparaître là Circuit électrique inc.?

R. C'est exact.

Q. **[159]** C'est exact. Comment... est-ce que, dans le cadre d'une relation interne comme celle-ci, vous vous documentez par contrat? Non, c'est pas un contrat avec, c'est... Mais, quel genre de document documente la relation, s'il est nécessaire, entre votre division et HQD? Est-ce que vous avez un document? Je comprends qu'un contrat, ce serait particulier, ce serait Hydro-Québec avec elle-même, si je comprends bien. Mais, est-ce que vous documentez ça tout ce que vous nous avez dit

aujourd'hui? Est-ce qu'il y a un document qui exprime cette relation-là avec HQD?

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Il n'y a pas de contrat entre Hydro-Québec et elle-même, comme vous le mentionnez. Par contre, je ne sais pas si c'est là que... si c'est ce qui vous intéresse, mais les relations entre entités ou affiliées sont régies par le Code de conduite.

Q. **[160]** Mais, si je comprends bien, Circuit électrique inc. n'est pas partie de cette relation-là. C'est purement interne?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. C'est exact. La filiale est complètement exclue du projet qui fait l'objet de l'analyse aujourd'hui.

Q. **[161]** Vous avez mentionné, je pense, que... vous m'excuserez, je n'ai pas les notes sténographiques, mais je pense que vous allez vite reconnaître que, dans le cas des circuits électriques existants que, à quelque part, lorsque la borne vient, je ne dirais pas « obsolete », périmée ou elle va... elle est déjà propriété d'Hydro-Québec Distribution à cinquante pour cent (50 %), ça va juste être roulé comme une nouvelle borne ou elle va disparaître ou...? Est-ce qu'elles font partie, en fait, du projet? Est-ce que le projet, c'est celles que vous

nous mettez dans le plan de développement ou il y a ces bornes-là qui sont...

R. Hum, hum.

Q. **[162]** ... en attente de requalification?

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Les bornes qui font partie du projet sont exclusivement les nouvelles bornes, les bornes qui appartiennent à cent pour cent (100 %) à HQD. Ce que l'on mentionnait, c'était que lorsqu'il y a des bornes du Circuit électrique arriveraient en fin de vie utile, donc elles n'ont plus de valeur, elles seront effacées, elles seront complètement amorties, elles ne sont plus utilisables, elles pourraient être remplacées par des bornes qui sont dans le présent projet. Il n'y a pas de transfert d'actif de Circuit électrique vers le projet.

Q. **[163]** Pour revenir sur la question de la documentation, appelons ça comme ça, quand vous parlez d'une facture interne, cette facture-là, son contenu est, à quelque part, lié à des éléments prédéterminés. La facture est l'expression de la relation, c'est pas en soi la relation. Elle nous dit, elle nous donne en termes monétaires ce que vaut la relation qui a été établie. Mais, cette relation-là, elle n'est pas documentée autrement

que par les déclarations qu'on a ici ou dans la preuve, c'est ce que je comprends. Pour comprendre ça, nous, on est...

R. Oui.

Q. **[164]** ... vous nous renvoyez à la preuve qu'on a devant nous...

R. Oui.

Q. **[165]** ... et à vos déclarations, c'est ça?

R. Est-ce que c'était une... J'ai dit « oui ».

Q. **[166]** Oui, oui.

R. Donc, la facture devrait effectivement refléter les éléments de coûts qui sont identifiés comme étant les charges qui nous seraient refacturées par l'équipe de madame Lampron.

Q. **[167]** Madame Lampron, dans votre CV, vous faites mention de « membre du conseil d'administration de Propulsion Québec. » Est-ce que vous êtes aussi membre du conseil d'administration, haute dirigeante de Circuit électrique inc.?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Oui, je suis présidente de la filiale.

Q. **[168]** Donc... puis ça, c'est peut-être plus pour maître Tremblay, mais du fait d'avoir créé une filiale pour faire affaire en Ontario, on peut présumer que vous avez une très bonne connaissance

de l'encadrement de cet activité-là en Ontario.

R. Oui.

Q. **[169]** Merci.

(11 h 46)

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Émond.

M. FRANÇOIS ÉMOND :

Q. **[170]** Merci. Juste en suivi des quelques questions de mon collègue. Donc, les bornes de recharge, actuellement, les BRCC du circuit électrique qui ont été installées, qui sont à cinquante pour cent (50 %) propriété d'HQ et d'un partenaire privé, quand elles viendront à leur fin de durée de vie utile, elles deviendront propriété... Une nouvelle borne sera installée sur le même emplacement, potentiellement, qui appartiendrait à ce moment-là à cent pour cent (100 %) à HQ, est-ce qu'il est prévu une compensation quelconque au partenaire privé qui lui ne recevrait plus de revenus suivant cette borne-là qui changerait de partenariat?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Il se pourrait qu'il soit heureux. Non, il n'y a pas de compensation. Au moment où on se parle, on n'a pas encore... On ne s'est pas encore penché sur ça.

Q. **[171]** O.K. Une autre question EN suivi de mon collègue. Est-ce que les fournisseurs que votre direction utilise pour installer les bornes au Québec sont les mêmes fournisseurs qui sont utilisés par Circuit électrique inc.?

R. Non, non, en fait, Circuit électrique inc. a déployé des bornes en Ontario avec un fournisseur spécifique ontarien et ce déploiement-là est terminé. Donc, c'était... Le contrat a pris fin.

Q. **[172]** Puis est-ce que Circuit électrique inc. est en processus d'appels de proposition ou de répondre à des appels de proposition ailleurs en Amérique du Nord, par exemple, ou ailleurs au Canada?

R. Non, on se consacre vraiment sur le Québec. Circuit électrique inc., pour l'instant, se limite au déploiement qui a été fait en Ontario et c'est un cas assez particulier, parce que c'est un déploiement qui a fait l'objet d'une subvention à cent pour cent (100 %) du gouvernement de l'Ontario et c'est la raison pour laquelle on l'a fait.

Q. **[173]** D'accord. Revenons un peu sur les subventions du fédéral ou de d'autres paliers de gouvernement, maître Gariépy y a fait allusion, on en a parlé depuis le début de la semaine. Le cinq millions (5 M) qui a été donné par ressources naturelles

Canada jusqu'à maintenant, qui a été reçu, la phase 3 du même fond de ce que j'en comprends sur lequel vous avez jusqu'au seize (16) mai pour soumettre des propositions, j'ai compris que vous avez soumis des propositions dans cette phase 3 là?

R. On est en train de préparer le dossier en ce moment.

Q. **[174]** Quand je regarde, puis on peut regarder la preuve, Madame la greffière, à la pièce B-0004, à la page 17, le tableau 2, qui est en fait les investissements totaux pour le déploiement du projet, vous nous avez dit plus tôt aujourd'hui, je pense, que le cinq millions (5 M) du fédéral viendrait réduire le montant d'investissement, est-ce que je devrais voir ce cinq millions-là (5 M) en deux mille dix-neuf (2019)? Donc au lieu de huit point un (8.1), je devrais voir trois point un (3.1)?

R. En fait, dans le dossier qui a été déposé, les subventions n'étaient pas là, mais vous voulez dire dans le rendre-compte?

Q. **[175]** Maintenant que le cinq millions (5 M) existe, que vous l'avez reçu entre le dépôt du dossier et aujourd'hui, est-ce que je dois comprendre que pour deux mille dix-neuf (2019), vous avez un cinq

million (5 M) de moins à investir? En fait, pas nécessairement... En fait, plus à dépenser, puisque vous avez reçu une subvention du fédéral.

R. Bien, tout d'abord, on ne l'a pas encore reçue, je voudrais le préciser, parce qu'il faut avoir encouru les coûts pour présenter les factures et puis pour se faire rembourser de un. De deux, le cinq millions (5 M), je voudrais juste préciser qu'il est théorique, parce que le fédéral peut financer jusqu'à cinquante mille dollars (50 000 $) par borne. Donc, cinquante pour cent (50 %). Et comme nos coûts de déploiement sont en deçà du cent mille dollars (100 000 $) par borne, ce ne sera pas la totalité du cinq millions (5 M) qu'on va recevoir, mais pour ce qui est de savoir si en deux mille dix-neuf (2019) ça devrait être reflété, bien là, je vais me référer à ma collègue Stéphanie.

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Bien je dirais d'une part qu'il est d'usage quand on présente des investissements de la Régie de présenter leur valeur totale. Ça arrive souvent qu'on va avoir des contributions dans des investissements qui viennent diminuer la valeur qui sera finalement intégrée à la base de tarification, mais l'information qui est intéressante pour la

Régie, c'est voir la valeur totale de l'investissement. Combien de bornes sont associées à combien de dollars. Maintenant, au niveau de l'intégration à la base de tarification, c'est certain que ça va être la valeur nette de l'investissement qui va être reflété dans les coûts du Distributeur.

Q. **[176]** Donc, si d'autres subventions arrivaient en cours de projet, elles seraient reflétées au fur et à mesure.

R. Oui.

(11 h 51)

Q. **[177]** Vous nous avez aussi répondu dans les demandes de renseignements de la Régie que vous aviez pas fait de demandes ni au Fonds vert ni au gouvernement du Québec ni à d'autres entités au ministère des Ressources naturelles. Puis je pense que les intervenants vous ont posé la question sur le nouveau gouvernement actuel et tout ça. Est-ce que dans le mandat que, puis c'est peut-être madame Caron qui peut répondre, dans le mandat que Transition énergétique a de coordonner les actions puis, de mémoire, je l'ai cherché mais je pense qu'ils ont une des actions qui est de planifier un déploiement de bornes de recharge dans lequel

s'inscrit, j'imagine, votre plan, il y aurait pas eu lieu de travailler avec TEQ pour essayer d'avoir droit à une subvention qui vous aurait permis de réduire les coûts de votre projet.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. En fait, ce qu'on retrouve dans le Plan directeur de TEQ c'est notre déploiement, c'est essentiellement ça. Et donc, il n'y a pas d'autre déploiement de bornes que celui du Circuit électrique qui est dans le Plan directeur de TEQ.

Q. **[178]** Puis quand je prends le programme Roulez vert qui a été bonifié au dernier budget provincial jusqu'en deux mille vingt et un (2021), donc pour atteindre le cent mille (100 000) véhicules que le gouvernement s'est donné comme cible, est-ce qu'il y a pas eu des discussions à ce moment-là avec TEQ pour dire est-ce qu'on peut avoir une partie de ça pour s'aider à déployer les BRCC ou est-ce que ça aurait pu être quelque chose qui aurait pu être considéré?

Je comprends des réponses que vous avez données depuis le début de la semaine que vous vous êtes pas assis avec TEQ pour en discuter mais est-ce que ça aurait pu faire l'objet, ou est-ce que ça pourrait faire l'objet pour, justement, réduire les

coûts du projet?

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Dans le cadre de ce projet, qui fait partie du Plan directeur de TEQ, bien, c'est un peu comme pour les autres projets ou programmes dont le Distributeur est responsable. C'est lui qui en assume les coûts. Ça c'est, dans le cadre de notre relation avec TEQ, c'est comme ça que ça fonctionne.

Par contre, il y a des initiatives que TEQ met de l'avant au niveau, je pense qu'il s'agit de campagnes de publicité ou de communication qui visent à soutenir l'objectif et qui se matérialisent de cette façon-là dans le Plan directeur.

Q. **[179]** O.K. Juste revenir sur les investissements. Dans le cadre du projet qu'on a là, en vertu de l'article 52.1.2, on doit étudier, justement, le caractère raisonnable et prudent de l'investissement qui est là pour mettre à la base de tarification.

Puis c'est une question, je pense, que maître Gariépy a évoquée ce matin sur dans quelle fréquence on pourrait s'attendre à un suivi pour voir où vous êtes rendus dans le plan de déploiement, combien d'argent a été investi et

dépensé, subventions de Ressources naturelles Canada en phase 2, subventions qui pourraient potentiellement arriver sur la phase 3. Je comprends qu'il y a un autre programme au fédéral du Fonds vert fédéral dans lequel il y a aussi de l'argent potentiel qui pourrait arriver.

Admettons que le gouvernement du Québec, avec TEQ, donnait de l'argent de plus. Pour que la Régie, puis pour moi comme régisseur, pour être capables d'évaluer le caractère raisonnable, j'ai de besoin de savoir toutes les subventions que vous avez reçues qui permettent de réduire, justement, les coûts de déploiement. Dans un cas comme celui-là, est-ce que vous seriez ouverts, dans le fond, à un suivi dès qu'il y a des subventions pour nous aider nous, à savoir exactement c'est quoi le coût qu'on doit autoriser?

R. On serait prêts, effectivement, comme on le mentionnait à maître Gariépy ce matin, à indiquer sur une base annuelle, je pense que vous souhaitiez que ça soit à la fois dans le dossier tarifaire et le rapport annuel pour des périodes différentes, à indiquer les montants de subventions qui pourraient être reçus dans le cadre du déploiement du projet.

Q. **[180]** Merci. J'ai compris aussi plus tôt, Madame

Lampron, que l'idée d'arriver avec une demande comme on a sur la table aujourd'hui pour les BRCC c'est que des partenaires privés ça ne court plus aux portes.

Mme FRANCE LAMPRON :

R. Effectivement, le modèle s'est essoufflé.

Q. **[181]** Est-ce qu'il y a une raison particulière qui fait en sorte que... En fait, je comprends que pour les niveau 1 au niveau 2 dans lesquels vous allez être en partenariat, cela ça va assez bien avec les partenaires du Circuit électrique, puis pour les BRCC, qu'est-ce qui a été le point d'achoppement pour que ça ne puisse pas aller plus loin?

(11 h 57)

R. Bien, en fait, je vous dirais, au Québec, il y a un bassin limité d'entités qui sont prêts à dépenser quarante mille dollars (40 000 $) sans avoir de retour sur investissement puis je vous dirais qu'on s'est approché de la limite, très très près. Donc, ça devenait de plus en plus difficile et une des particularités du réseau de recharge rapide c'est qu'à un moment donné, il faut le densifier. Quand une borne arrive à saturation et qu'on voit des files d'attente, il faut rapidement en ajouter une autre et à ce moment-là, bien, on a la contrainte

du même partenaire qui, lui, n'est plus prêt à réinvestir un autre quarante mille dollars (40 000 $) sans retour sur investissement. Donc, c'est... c'est cette conjoncture-là qui fait qu'on est arrivé au bout du modèle.

Q. **[182]** O.K.

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Et si je peux me permettre.

Q. **[183]** Oui, pardon.

R. Pardon. Comme le faisait ressortir maître Gariépy dans son interrogatoire, la différence évidente entre ce type d'exploitant et le Distributeur c'est que pour le Distributeur, la rentabilité du projet n'est pas exclusivement tributaire des revenus aux bornes. La rentabilité du projet est également assurée par l'augmentation des ventes à domicile, par l'augmentation des véhicules électriques que le déploiement du réseau de bornes de recharge rapide soutien.

Q. **[184]** Merci. Je pense que ça fait le tour de mes questions.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Émond.

Q. **[185]** Alors, moi, j'aimerais... une seule question que j'aimerais vous poser. Évidemment, le projet

que vous nous soumettez est sur un horizon de dix (10) ans puis je pense qu'il y a eu beaucoup de questions qui ont permis de mettre en évidence qu'il y a plusieurs éléments dans ce projet-là qui font en sorte que c'est... il y a toutes sortes d'éléments qui peuvent changer la trajectoire, hein. Évidemment, c'est une nouvelle technologie, tout peut évoluer rapidement, et je me demandais dans un tel contexte, j'aimerais ça vous entendre sur la possibilité que la Régie pourrait établir la valeur des actifs puis déterminer les dépenses d'exploitation mais sur une période plus courte que dix (10) ans, sur un horizon plus court que dix (10) ans. Par exemple, trois ans, cinq ans. J'aimerais vous entendre sur cette possibilité-là.

R. Tout d'abord, je dirais que le projet c'est un tout, le projet. Pour atteindre l'objectif d'un million (1 M) de véhicules en deux mille trente (2030) c'est un projet de déploiement de bornes selon un rythme et un niveau que l'on vous présente sur dix (10) ans. On ne peut pas découper artificiellement le projet. Si on fait les deux premières années du projet, c'est pas un projet qui nous permet d'atteindre l'objectif du gouvernement. Si on fait les années 1, 4 et 7, c'est quelque

chose qui se déploie sur dix (10) ans.

Les projets multi-années sont plus rares chez le Distributeur mais c'est quand même quelque chose qui est assez fréquent, hein, du côté du transport où on va avoir des projets qui vont se déployer sur plusieurs années avec des phases et il est quand même possible dans la mesure... et je pense que c'est apprécié de la part de la Régie d'avoir une vision complète du projet parce que c'est seulement comme ça qu'elle peut juger de la... de la raisonnabilité de la valeur du projet.

Donc, si votre question était : est-ce qu'on serait prêt à découper le projet en sous-projets? Je pense qu'on avait pas abordé... on avait pas amorcé cette réflexion parce qu'on a été habitué par la Régie à présenter des projets qui se... dans leur entièreté.

Maintenant, si c'est : est-ce qu'on est ouvert à faire des suivis sur une base périodique pour s'assurer qu'on tient le cours d'action? Je pense qu'on a répondu oui à ça. On envisageait une séquence annuelle. Et tant dans le cadre du dossier tarifaire que lors de l'examen des rapports annuels, la Régie pourra se rassurer que l'on fait bien ce que l'on a... ce dont on a discuté

aujourd'hui et que s'il y a des ajustements importants à y être apportés, on va les justifier, on va... on va devoir démontrer à la Régie que l'on agit selon ce qu'on avait dit qu'on ferait et si on modifie notre cours d'action de façon telle qu'on ne peut plus parler du même projet, à ce moment-là, ça donnera lieu à une nouvelle demande d'autorisation. Est-ce que ça répond à votre question?

Q. **[186]** Oui. Merci. Alors, je vous vois, Maître Turmel.

Me ANDRÉ TURMEL :

Je ne voulais pas vous interrompre.

(12 h 01)

LA PRÉSIDENTE :

J'ai terminé.

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me ANDRÉ TURMEL :

Simplement, j'attendais que vous terminiez parce que c'est, avec votre permission, une clarification et un suivi sur l'engagement 3 parce que quand on a donné la réponse à l'engagement 3 tout à l'heure, j'étais absent dans le corridor. On m'a dit que...

Q. **[187]** Donc, une clarification, si vous permettez, sur les... Tout à l'heure, Madame Lampron, vous avez dit que ce soit pour Circuit électrique ou, je

pense, même pour BRCC, c'est à l'heure. Donc, si une personne... la tarification est à l'heure pour la personne qui se branche là, est-ce que c'est... Ma question, c'est : si la personne reste branchée plus longtemps qu'il ne faut pour se recharger, la facturation continue?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je m'excuse là, je m'objecte à ça, Maître Turmel. On n'est pas dans l'engagement 3. L'engagement 3...

Me ANDRÉ TURMEL :

C'est ma clarification. Bon.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

... c'est sur Tesla. Là il est midi (12 h 00). On est une journée en retard. On a des discussions au retour du lunch à avoir avec maître Gertler relativement à l'engagement 2. Moi, je m'objecte à ce que tout un chacun là, je vois les gens là, reviennent puis en rajoutent par-dessus. Ça ne devrait pas être autorisé par la Régie puis c'est la demande que je vous fais, Madame la Présidente de la formation et Messieurs les Régisseurs.

Moi, je vous demande de fermer la porte à ça. Le dossier a déjà pris beaucoup de retard. Tout le monde a posé des questions. Maître Turmel a pris trois heures pour son interrogatoire, son contre-

interrogatoire, donc tout l'avant-midi, c'est assez. Je m'en remets à vous, Madame, Messieurs les Régisseurs.

Me ANDRÉ TURMEL :

Écoutez, Madame la Présidente, je m'étonne que le procureur d'HQ nous reproche à l'AQCIE et à la FCEI d'avoir posé des questions. Nous sommes un intervenant reconnu. Je vous ai demandé, j'ai une question de clarification que s'apprêtait à répondre à une question suivant l'engagement. Alors, écoutez, je pense que s'il ne nous avait pas interrompus, on aurait déjà la réponse de la part de madame Lampron. Alors, moi, je pense que c'est tout à fait pertinent. Je veux juste bien... C'est un fait qu'elle vient d'apporter tout à l'heure. Je veux bien comprendre la réponse. Ça allait prendre exactement vingt (20) secondes. Et là je m'en allais sur mon engagement.

Écoutez, il a beau ne pas aimer ça maître Tremblay, là, mais on est ici, on est des intervenants puis on a des questions à poser. Et à moins que vous me dites que ma question n'est pas pertinente, je vais me taire, mais si elle est pertinente, et c'est une question de clarification, hein, je n'en ai pas pour deux heures, j'en ai pas

pour vingt (20) minutes, j'en ai pour deux minutes.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Turmel, je vais permettre votre question, mais qu'elle soit très brève.

Me ANDRÉ TURMEL :

Bien, je vais la répéter pour la clarification.

Q. **[188]** Donc, dans le Circuit électrique ou pour le BRCC, vous avez dit que la tarification est à l'heure, c'est ça? Et ma question, c'était : quelqu'un qui se branche, mais qui reste branché pendant trois, quatre, cinq heures, la facturation aura lieu même si l'auto elle est branchée pleine, si tu veux?

Mme FRANCE LAMPRON :

R. C'est exact parce que...

Q. **[189]** O.K.

R. ... c'est la durée de la recharge et non pas...

Q. **[190]** Voilà!

R. ... l'énergie.

Q. **[191]** Parfait. C'était ma clarification. Douze (12) secondes. Merci. Alors, maintenant sur l'engagement. L'engagement 3, tout à l'heure, on m'a dit parce que j'étais absent, j'étais dans le corridor là, je m'en venais, que vous n'avez pas pu répondre parce que vous avez dit « on ne peut

répondre parce qu'on dispose de l'information sur le véhicule pour seulement trente-six pour cent (36 %) des membres. » C'est ça que vous avez dit, je pense?

R. Oui.

Q. **[192]** D'accord. Évidemment, l'engagement, puis c'est une question juste de suivi, portait sur la fréquence d'utilisation pour les propriétaires de Tesla, mais sur les trente-six pour cent (36 %) pour lesquels vous avez une information, pour lesquels vous connaissez la marque du véhicule, êtes-vous capable de fournir la fréquence d'utilisation sur la base de cet échantillon-là pour ceux que vous connaissez?

Mme STÉPHANIE CARON :

R. Bien, en fait, ce que madame Lampron exprimait, c'est que, avec les données parcellaires que l'on a...

Q. **[193]** Oui.

R. ... on ne peut pas communiquer d'informations valables quant au nombre de recharges faites par des véhicules Tesla. Cette information ne voudrait rien dire. Donc, on ne peut pas mettre, avancer des chiffres qui n'ont pas de valeur.

Q. **[194]** D'accord. Un instant. Une dernière sous-

clarification. Ça, c'est parce que le nombre de Tesla dans l'échantillon apparaît trop faible? Est-ce que c'est une des raisons ou...?

R. Bien, c'est en fait parce que c'est un nombre trop faible de voitures dont on connaît la marque. Donc, le bassin... on ne peut pas exprimer un pourcentage par rapport à un pourcentage qui lui-même n'est pas représentatif.

Q. **[195]** D'accord. O.K. Ça va terminer mes questions. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, ça termine le contre-interrogatoire des témoins d'Hydro-Québec Distribution. Alors, je vous remercie, vous êtes libérés, incluant monsieur Garnett que je n'avais pas libéré hier et je vous remercie beaucoup. Et on va prendre une pause lunch pour reprendre à treize heures quinze (13 h 15) avec la présentation de SÉ-AQLPA. Merci. Oui.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je souhaiterais débuter après le lunch avec la question de l'engagement...

LA PRÉSIDENTE :

Ah! Oui. Oui.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

... 2, hein, c'est bien ça? Celui sur le rapport de

Bloomberg. Moi, j'en aurais pour à peu près cinq minutes à vous faire mes représentations là-dessus. Je comprends que maître Gertler en aura également un peu pour vous. Je pense, ce serait un bon moment, mais cela dit, je m'en remets à vous. On peut faire ça à la fin de la journée également.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Parfait. C'est noté. Merci.

SUSPENSION

REPPRISE

(13 h 15)

LA PRÉSIDENTE:

Bonjour à tous. Donc, on va procéder avec l'objection sur l'engagement numéro 2.

REPRÉSENTATIONS PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui, c'est parfait. Merci beaucoup. Alors, bon après-midi à tous. Je vais faire ça de façon célère le plus possible. J'ai des représentations à faire sur l'engagement 2. Donc, c'est celui, je le lis pour qu'on ait tous la même compréhension. C'est :

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

Alors, la pièce B-0037, c'est la réponse à la

demande renseignement numéro un de UC. C'est à la page 19. On se rappelle que quand monsieur Neyrinck avait témoigné à cet effet-là, il avait eu une réserve à propos des droits que nous possédions sur ce texte-là.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Excusez-moi. Est-ce que ce n'est pas une réponse à UC ou c'est votre présentation à B-0037?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien c'est la source originale. Excusez-moi. Vous avez raison cher confrère. La source, c'est vrai que c'était dans la présentation, mais c'était repris. On n'a pas inventé ça pour les fins de la présentation. Le dépôt initial de cette information-là c'était dans... Je m'excuse, je n'ai peut-être pas la pièce B, mais c'est HQD-0002, document 6, page 19. Donc, la réponse à UC. Je n'ai pas encore un cerveau qui est capable d'assimiler toutes ces cotes et de les croiser. Ça viendra peut-être un jour.

Donc, quand monsieur Neyrinck avait témoigné, il avait eu un bémol à l'effet que bon, il y aurait peut-être des restrictions quant aux droits que nous pouvions détenir sur ce rapport-là, c'est un rapport de Bloomberg. Je l'ai ici pour que

tout le monde sache que ce rapport-là existe, je l'ai ici, mais évidemment Hydro-Québec détient un abonnement qu'elle paie à ce service-là. Elle possède cette étude-là, mais elle n'a pas les droits pour la diffuser. Alors, j'aurais bien aimé être en mesure de vous dire : « Bien oui, il n'y a pas de problèmes. On va déposer les pages une telle à une telle pour satisfaire à la curiosité de mon confrère. », mais on n'a pas ces droits-là.

Mais je vais vous proposer... Je dis beaucoup de choses, mais je pense arriver avec une solution qui est quand même intéressante et je vais vous demander de vous prononcer là-dessus. Alors, voilà. Donc, c'est ça et ça provient ça, je le disais, de la réponse à la demande de renseignements de UC et effectivement, dans la preuve de UC, la question du taux de pénétration des VEÉ par rapport aux VHR est un sujet d'importance pour cet intervenant-là. UC en parle dans sa preuve et c'est un des pairs les plus importants.

Lorsque le Distributeur a eu la question de l'intervenante UC, il a cru bon fournir cet élément de réponse-là qui provient de l'ensemble de sa vigie, je pense que les témoins ont témoigné là-

dessus, une vigie, moi, que je qualifierais quand même de robuste et de constante. Donc, il y a des abonnements. Il y a des choses qui sont publiques. Des choses qui ne sont pas publiques, mais on fait quand même un effort.

Évidemment, on est très conscient qu'en faisant cela, bien la preuve va être appréciée pour ce qu'elle est, c'est-à-dire un graphique qui montre une tendance, mais effectivement, dont tous n'auront pas pu lire l'ensemble de l'étude et l'ensemble des tenants et aboutissants et des méthodologies. On est très au fait de ça.

Dans le contre-interrogatoire du ROEÉ, donc, de mon confrère ici, maître Gertler, il a posé des questions sur ce graphique-là et a mis en évidence que c'était un graphique sur une tendance mondiale et sa question ou son interrogation était la suivante. Alors, je lis sa question. Donc, ça c'est page 196 des notes sténographiques du volume 1, ligne 14 :

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

(13 h 20)

Donc, ça, c'était sa question et mon confrère a également précisé son besoin, à la page 198, donc, aux lignes 1 à 16 :

> Qu'est-ce que j'essais de comprendre c'est intéressant, mais je crains en regardant ces figures à la page 8...

Donc on parle de ces figures-ci dans la réponse à UC :

> ... qu'ils nous soient pas très, très utiles, qu'ils pourraient l'être parce qu'il y a toutes sortes... il y a de l'Inde là-dedans, il y a de la Chine, il y a de l'Afrique. Il y a bien des places qui ont des conditions, des prix d'électricité, des conditions sociales, économiques très différentes de l'Amérique de Nord. C'est pour ça que je vous pose la question. Est-ce que c'est la meilleure information qu'on peut avoir sur la question du progrès probable des véhicules électriques et la proportion entre électrique et à combustion, et aussi le progrès général que ça démontre

aussi de la flotte ou des achats,

selon lequel des deux?

Donc, comme mon confrère l'avait dit, est-ce que derrière ce graphique-là qui contient le monde entier, est-ce que le poids de la Chine et de l'Inde fait en sorte que ça nous donnerait une vue erronée de ce qui se passe en Amérique du Nord? On mentionne le Canada, Californie.

Alors, il y a dans le rapport de Bloomberg un graphique semblable pour les États-Unis. Et je vous le donne en mille, mon confrère l'a, bien, je voulais le dire, j'ai remis le rapport à mon confrère « For attorney's eyes only », il l'a consulté, j'avais espoir qu'il se dise satisfait d'avoir ce deuxième graphique là. Bon, j'ai tenté cette démarche de bonne foi, nous n'avons pas réussi, soit.

Alors, il y a donc à la page, je ne vois pas la page, bon, je m'excuse, j'ai pas la page. À la section 3.2 du rapport de Bloomberg, il y a un graphique qui concerne seulement les États-Unis et c'est très semblable à celui du monde entier.

Ce que je propose c'est d'amender la réponse à cette demande de renseignements de UC pour y ajouter, en réponse à la préoccupation de

mon confrère, le graphique sur la tendance américaine. Il s'appelle « Annual US light duty vehicle sales forecast » et là on voit, comme dans le même tableau ici, les véhicules, puis c'est anglais, ICE, BEV, PHEV puis pourcentage des EV new sales. Donc, selon le même format.

Alors, c'est ce que je propose au présent dossier. Et c'est une tentative pour essayer de répondre à la fois aux préoccupations légitimes de mon confère mais sans entrer dans la question de la confidentialité.

Pourquoi je dis cela? Parce que si on veut vraiment qu'on dépose tout le rapport, bien, il va falloir qu'on aille voir Bloomberg, qu'on obtienne un affidavit de confidentialité, que la Régie rende une ordonnance, que nous préparions les ententes par lesquelles les intervenants qui le souhaitent puissent la consulter et que, par la suite, bien, certains intervenants vont vouloir, évidemment, en tenir compte dans leur preuve ou pas et dans leur argumentation ou pas, ce qui nous amène dans un niveau de délai assez long.

J'aimerais ça éviter ça puis je pense que c'est raisonnable dans le présent dossier. Pourquoi? Notamment parce que contrairement à

l'intervenante UC qui parle de la question du taux de pénétration des véhicules de diverses sortes, la preuve du ROEÉ, elle, n'en fait pas mention. Alors, quand je prends le rapport d'analyse produit, donc la preuve du ROEÉ, produit par messieurs Finet et Schepper, on ne retrouve pas ce sujet de préoccupation là. Vous pouvez prendre connaissance des recommandations qui sont à la page 19, il y en a aucune qui se rapporte de près ou de loin à ce sujet-là.

Et je vous dirais même, bien au contraire, l'intervenant, je pense à la page 16, on nous dit « En effet... » et je cite :

> ... en prenant le nombre de VÉ, donc 100 % électrique et hybride par région telles qu'estimées par l'AVEQ et le pourcentage de la population du Québec par région, nous sommes en mesure de...

Donc, pour eux, ils prennent le pourcentage de VÉ, donc qui contient à la fois les VEÉ et les VHR. Donc, ce n'était pas un sujet de préoccupation dans le mémoire du ROEÉ dont c'est le procureur qui voulait avoir plus d'information. C'est correct, j'ai pas de problème avec ça, c'est une audience

publique.

Mais quand même, je pense qu'au niveau de l'appréciation de la pertinence, et c'est là-dessus que moi je voulais vous amener, de la pertinence d'exiger le dépôt du rapport complet, compte tenu de l'ensemble de ce que je vous ai mentionné, je pense que, en fait, ce que je vous demande, c'est de vous prononcer à l'effet que la fourniture du tableau, comme demandé dans les questions de contre-interrogatoire qui concernent les États-Unis, dans la mesure où nous amendons la pièce pour l'ajouter, bien, c'est suffisant aux fins des travaux de la Régie et moi je pense que c'est raisonnable et ça nous éviterait d'avoir à se saisir d'une question de confidentialité.

(13 h 25)

Mon confrère a déposé l'arrêt Sierra Club sur le site SDE de la Régie, bien, on connaît l'arrêt Sierra Club, il nous enseigne qu'une partie à une instance peut obtenir une entente... une ordonnance de confidentialité si elle démontre que la divulgation publique d'un renseignement causerait un préjudice défini en termes d'intérêt public. C'est un arrêt de base mais dans le fond, au cours des années, bien, la Régie a rendu des

ordonnances d'interdiction de publication dans un éventail assez large de situations.

Moi, je ne voulais pas remettre ça en question. Si vraiment on doit aller vers la confidentialité, on le fera et c'est possible de le faire, je tiens à le dire, mais ce que je vous demande aujourd'hui puis c'est une demande aussi qui est empreinte de proportionnalité par rapport au contenu de la preuve de l'intervenant et à l'ensemble de l'effort que nous faisons tous dans ce dossier-ci.

Donc, c'est une demande que je vous fais de considérer que l'engagement E-2 serait adéquatement rempli en ne fournissant que le tableau dans une pièce amendée. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Tremblay. Maître Gertler.

REPRÉSENTATIONS PAR Me FRANKLIN S. GERTLER :

Je dis merci, Madame la Présidente, j'espère que mon... j'ai une batterie un peu à terre puis j'ai oublié mon chargeur puis Hydro-Québec n'a pas encore mis à la disposition du public des bornes de recharge d'ordinateur. Peut-être que ça s'en vient, c'est une prochaine cause.

Alors, très rapidement, bien, pas très

rapidement, mais de manière efficace, j'espère. Évidemment, mon confrère vous a référés aux notes sténo puis je ne pense pas avoir besoin de retourner là-dedans. Simplement pour vous dire que, première chose, c'est que nous, on a posé des questions là-dessus à la première opportunité parce qu'il n'y a pas une deuxième ronde de DDR pour les... pour les... les intervenants puis la pièce sur laquelle je posais des questions, il faut bien le dire, on voit que c'est... le graphique était ailleurs dans la preuve mais la pièce en question sur laquelle j'ai posé des questions, la B-0037, a été déposée le vendredi cinq (5) avril, c'est-à-dire le vendredi qui a précédé le début de l'audience à quatorze heures cinquante-cinq (14 h 55). Alors, on fait qu'est-ce qu'on peut avec qu'est-ce qui est déposé.

Juste pour dire que je pense que la première question au niveau de l'engagement c'est la pertinence du sujet, c'est très important, et je vous soumets que le poids relatif des véhicules entièrement électriques et des véhicules hybrides rechargeables par rapport également aux véhicules, évidemment, à combustion conventionnelle, c'est un enjeu important parce que ça ne fait... ça se

répercute sur l'effet induit, donc, le nombre de véhicules entièrement électriques et aussi, parce que c'est ça, j'ai pas trop compris des fois dans les témoignages les premiers jours de monsieur Horri entre autres, je pense que c'est le premier jour, est-ce qu'on parle de l'effet induit au niveau des ventes d'électricité ou de l'effet induit au niveau du nombre de véhicules sur la route. En tout cas, c'est peut-être les deux.

Alors, ça permet... ce sont des... c'est une affaire qui est très importante pour la Régie dans la détermination qu'elle a à faire en vertu de 52.1.2. de sa loi.

Maintenant, évidemment, on voit dans le tableau... dans la pièce B-0037, on invoque très clairement la source Bloomberg New Energy Finance à la page 8 dans la figure 1 et figure... qui couvre les figures 1 et 2 et c'est le rapport que monsieur... maître Tremblay vous a montré... que vous n'avez pas vu encore du vingt et un (21) mai deux mille dix-huit (2018). Et je veux quand même montrer... mentionner que c'est pas juste moi qui a soulevé la question, non seulement que c'est dans la preuve documentaire d'Hydro-Québec, mais dans l'interrogatoire de maître Tremblay aux pages 95,

97, monsieur Michaël Neyrinck souligne l'importance des données venant de Bloomberg.

(13 h 30)

Je vous laisserai le soin, je pense... Un instant, s'il vous plaît. C'est ça, il dit, puis je suis, Madame la Greffière, à la page 95 des notes sténos, du volume 1 du huit (8) avril. Alors, il dit, je suis à la ligne 21, 22 :

> R. Alors, pour compléter les propos de ma collègue, voici deux graphiques provenant du rapport Outlook de Bloomberg paru en mai deux mille dix-huit (2018). Alors, le graphique de gauche illustre la projection des ventes de véhicules électriques au niveau mondial; quant au graphique de droite, il illustre la projection mondiale du parc attendu de véhicules électriques.

Puis là il continue sur les pages 96 et 97. Juste pour vous dire que mon confrère dans sa preuve en fait... attache, rattache une importance à cette étude-là, c'est pas juste une affaire en passant.

Évidemment, moi, j'ai posé des questions

là-dessus puis on est aux pages 193 à 197 des transcriptions. Et j'ai effectivement posé la question sur... est-ce qu'il y a dans l'étude des... est-ce qu'on a une façon de voir les données qui seraient plus pertinentes par rapport à l'Amérique du Nord, la Californie ou le Nord-Est.

Donc, maintenant on arrive dans une drôle de situation, je vous soumets, c'est que l'engagement a été pris, il n'y a pas eu d'objection. Il dit « bien, on doit vérifier la question de la confidentialité », mais ça, ça ne touche pas la pertinence puis, la confidentialité, parce que... bon, il y a un processus qu'il faut suivre si... encore faut-il que la chose soit vraiment confidentielle.

Et je vous soumets que... juste, je devrais répondre... j'ai donné un élément de réponse à mon confrère avant de l'oublier. C'est qu'il dit « bien, notre preuve est exempte de la question exacte que j'ai posée en contre-interrogatoire. » Mais, justement, la fonction de l'audience aussi, c'est de permettre, en entendant les preuves de part et d'autre, de...

Et puis je pense que c'est notre devoir d'avoir une position et des compréhensions qui

évoluent. Puis nous, on est favorable essentiellement au projet. Mais, je pense que pour le justifier, vous devez être justement en mesure de démontrer que la pénétration des véhicules entièrement électriques escomptée va être au rendez-vous. Alors, c'est ça le...

On n'est pas là pour contester, on est là pour s'assurer que la Régie a les bonnes informations qui lui permettront de prendre une décision éclairée sur cette question. Est-ce qu'on doit considérer, comme le disait tout à l'heure le régisseur Émond, que les actifs sont prudemment acquis finalement?

Maintenant, je vous rappelle que l'article 30 de la Loi sur la Régie de l'énergie établit clairement que le fardeau repose sur Hydro-Québec de démontrer la confidentialité s'il l'invoque. Et je vous dirais à ce niveau-là que, moi, j'ai pris connaissance de l'étude, je ne vais pas dévoiler qu'est-ce qui est dedans.

(13 h35)

C'est mon devoir de ne pas le faire, mais je vous soumets, puis je pense que vous êtes en mesure de voir qu'on parle d'une étude qui se tient... il n'y a pas de numéro de pages, mais si

c’est soixante (60) ou quatre-vingts (80), en tout cas, c’est un bon nombre de pages, avec le contexte justement entre ces deux graphiques-là, puis je pense que c'est intéressant pour la Régie de ne pas juste se faire dire : « Bien là, vous allez regarder seulement deux graphiques, puis là peut-être deux autres. », mais de dire plutôt : Bien là, vous allez être capable, puis en faisant la part des choses, vous êtes capables de voir, de vérifier les études sur lesquelles les témoins d'Hydro-Québec se basent.

Et ça m'amène à un autre point, puis je vais arriver à Sierra Club à la fin, mais encore faut-il que, comme j'ai dit, que le document soit confidentiel. Ici, moi j'ai mis l'autre jour quand j'ai annoncé le fait qu’on était pour avoir le débat qu'on a c'est que ce n'est pas du tout sûr que les utilisations pour les fins d'une situation réglementaire... Je veux dire à la limite, on paie pour cette information-là, tout le monde, puis là on peut dire : « Bien on ne peut pas vous le montrer. », mais la Régie a parfaitement, c’est ça ce que l'article 30 dit finalement.

Vous avez... Puis les autres articles sur votre compétence, vous avez droit d'obtenir les

documents qui sont pertinents à l'exercice de votre compétence exclusive, puis si Hydro-Québec est capable de démontrer que ça doit être sujet à une ordonnance de confidentialité, ça peut se faire, mais les différentes décisions de la Régie, puis c'est vrai que souvent ces demandes de confidentialité sont accordées. Souvent c'est dans des causes où il n'y a pas d'intervenants, Hydro-Québec est ici toute seule, mais dans toutes ces causes-là, puis on souligne, la Régie, de manière soutenue, a souligné que le fardeau repose sur celui qui le demande, puis qu'il y a une présomption finalement que le processus sera public. Alors, ça c'est très important.

Et au niveau de la confidentialité, même si admettant que le contrat de l'abonnement fait en sorte qu'à vos fins à vous ça vaut confidentialité, parce que vous n'êtes pas en train de l'utiliser à d'autres fins, c'est à vos fins à vous, dans un processus public, c'est vrai, mais d'une part comme j'ai mentionné, il est toujours loisible à la Régie de dire si vous n'allez pas jusqu'à une demande de traitement confidentiel, parce qu'il n'y en n'a pas eu encore, mais un compromis intéressant c'est de dire, bien on va le mettre sur le SDÉ, mais pas sur

le site public. Alors, ça réduit déjà le rayonnement possible du document.

Mais l'autre chose sur laquelle je voulais insister vraiment, c'est que là on a choisi de mettre deux graphiques, mais deux graphiques qui résument beaucoup d'autres données qui sont dans le document, dans l'étude, puis là on vous dit bien là si vous n'êtes pas content avec ça, je vais vous offrir deux autres graphiques.

Alors, où est-ce que ça commence, puis où que ça fini la confidentialité? S'ils sont capables de donner des graphiques résumés de qu'est-ce qui est dans l'étude, qu'est-ce qui est confidentiel dans l'étude? Je trouve la position un petit peu incohérente.

Maintenant, je vous ai soumis, effectivement, le décision de la Cour suprême dans l'affaire de Sierra Club contre Canada ou contre Énergie Atomique du Canada et c'est dans le rapport de la Cour suprême, 2002, 2, RCS, à la page 522 et puisque je l'ai déposé, ça a été coté aussi à la Régie, c'est le C-ROEÉ-0020 et vous remarquerez que j'étais un des avocats là-dedans qui a perdu. C'est des choses qui arrivent, mais ça demeure que c'est une autorité qui a été quand même citée à plus

d'une reprise par la Régie comme faisant autorité dans la matière.

(13 h 40)

Je veux juste attirer votre attention d'abord sur le premier paragraphe de la décision du juge Iacobucci pour la Cour. Il dit, puis là je suis à la page 5 de 37 dans le PDF. C'est le paragraphe 1 de sa décision :

> Dans notre pays, les tribunaux sont les institutions généralement choisies pour répondre au mieux les différends juridiques par l'application de principes juridiques aux faits de chaque espèce. Un des principes sous-jacents au processus judiciaire est la transparence tant dans la procédure suivie que dans les éléments pertinents à la solution du litige. Certains de ces éléments peuvent toutefois faire l'objet d'une ordonnance de confidentialité. Le pourvoi soulève les importantes questions de savoir à quel moment et dans quelle circonstance, il y a lieu de rendre une ordonnance de

confidentialité. Pour les motifs qui suivent, je suis d'avis de rendre l'ordonnance de confidentialité demandée et par conséquent, d'accueillir le pourvoi.

Alors, c'est très important à réaliser, c'est pas qu'ils ont dit : « Bien, ça ne sera pas public, ça ne sera pas... ça ne fera pas partie de la preuve. » Ils ont dit simplement que ça prend une... une ordonnance de confidentialité, le principe demeure l'aspect public.

Maintenant, je vous ai référés aux autres paragraphes mais je vais... je vais... pour les fins ici, je vais simplement résumer les... les paragraphes 53 à 62. Les deux aspects que je voulais souligner c'est d'abord ces aspects-là qu'il faut... pour invoquer la confidentialité, il faut avoir traité de manière soutenue le document ou l'information comme étant confidentielle. C'est pas le cas ici. Hydro a choisi de mettre ces éléments-là en preuve.

Deuxième élément, c'est qu'on doit chercher aussi à avoir des solutions de rechange alternatifs à la confidentialité, de caviarder ou différentes choses. C'est pour ça que je vous suggère la

solution de mettre ça sur le SDE seulement et non pas sur le site public. Dans ces circonstances où la Régie... où la Régie n'a... il n'y a pas de demande de confidentialité et je vous soumets que ce serait une... une solution raisonnable dans les circonstances.

Et je pense que je mets fin à mes... à mes représentations. Je ne pense pas, j'apprécie les efforts de mon... de mon confrère, peut-être une autre possibilité, c'est que vous en preniez connaissance puis vous décidez. Alors, c'est très abstrait mais c'est un grand document et le tout est interrelié. Et je ne sais pas si... Ça c'est une suggestion, vous en prenez connaissance.

L'autre chose c'est que je... je pense que la suggestion de mon confrère de juste ajouter au dossier deux autres petits graphiques ou amender sa pièce, ça ne résout pas le problème parce que justement ces graphiques-là viennent avec un contexte, des mises en garde, une discussion, alors, pourquoi se priver du contexte et simplement prendre... prendre le graphique.

Comme je vous dis, c'est tout ça avec... c'est dit avec amour là, c'est que... c'est qu'on veut démontrer que ça s'en vient et c'est pour ça

qu'on suggère qu'il y ait une... Alors, vous avez la preuve de E3, vous avez la preuve des gens de la Régie, mais ça complète le portrait qui vous permet... comme j'ai dit, ça... ça peut vous donner une certaine assurance dans votre évaluation de la pénétration probable des véhicules entièrement électriques et donc alimenter ou appuyer les décisions que vous avez à prendre. Puis je pense que c'est l'ensemble de mes représentations. Merci. A moins qu'il y ait des questions.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Gertler. Maître Sicard.

REPRÉSENTATIONS PAR Me HÉLÈNE SICARD :

J'aimerais ajouter à ce que mon confrère vient de dire et je regarde... je ne cherche pas là quel est le but des intervenants dans l'utilisation d'une preuve qui vous est soumise mais on est dans des audiences publiques sous l'article 31 et je vous demande d'être prudents dans la décision que vous allez rendre parce que pour le Distributeur ou pour n'importe quel témoin qui serait devant vous qui mentionnerait des documents sans déposer ces documents et qu'il les utilise dans sa preuve, vous ne pouvez pas considérer ces documents-là comme étant en preuve si les intervenants ne peuvent pas

ou même la Régie à les consulter.

(13 h 45)

C'est une question de droit fondamental puis je regarde maître Roy, si on appuie nos dires sur un rapport ou un article et qu'on ne le dépose pas... Les seules choses qui peuvent être déposées de cette façon-là c'est les choses qui sont de connaissance générale, une connaissance commune. Ça, on peut y faire allusion sans les déposer.

Mais vous êtes un tribunal spécialisé, on parle de documents spécialisés auxquels on a fait référence. Vous pouvez pas les considérer, vous pouvez pas les accepter en preuve si on ne peut pas y avoir accès.

Bon, hier on a demandé à voir un document, on nous a montré le document hors audience. Ce qu'on nous a dit c'est que ce rapport-là, un rapport canadien, n'était toujours pas prêt puis serait disponible un mai. Ils ont eu la gentillesse de nous le montrer. J'ai pas fait autrement de cas de ça, on essaie d'avancer tout le monde.

Mais la décision que vous allez rendre, elle risque d'être reprise dans d'autres dossiers et c'est fondamental que les preuves soient déposées et les documents de façon juste, de façon

respectueuse de la loi. Alors, je vous laisse avec ça. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci Maître Sicard.

RÉPLIQUE PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Avec votre permission, de très courts éléments de réplique. Premièrement, je réitère qu'on est très conscients de la force probante étant donné qu'on ne dépose que des graphiques, je l'ai dit tantôt, je le réitère.

Mon confrère, maître Gertler, parlait de solution de rechange. Alors, je lui ai remis le rapport, il a pu le lire. C'est une solution de rechange très valable et s'il souhaite compléter son étude, j'offre de lui remettre encore pour, par exemple, un vingt-quatre (24) heures, le rapport pour qu'il puisse continuer à en approfondir la lecture s'il le souhaite. Donc, en termes de solution de rechange, moi je vous dirais que voulez-vous de plus?

Et on parlait de questions de confidentialité, mon confrère parlait de fardeau de preuve. Bien, écoutez, je n'ai pas encore relevé le fardeau de preuve puisque ça sera fait dans l'affidavit du représentant de Bloomberg. Donc,

est-ce que c'est un document dont la confidentialité devrait être préservée et est-ce qu'une ordonnance devrait être rendue? Bien, je ne vous soumets pas ça aujourd'hui, ça sera fait lorsque l'affidavit sera déposé et vous pourrez en prendre connaissance. Et s'il y a des gens qui ont des représentations, bien, ils pourront les faire.

Alors, moi je vous offre une solution raisonnable, pragmatique qui est empreinte de proportionnalité, qui est pondérée, qui est respectueuse. Je répète, contrairement à ce qu'a dit mon confrère, ces tableaux-là ne sont pas apparus le cinq (5) avril dans la présentation de vendredi. Ils sont apparus le six (6) février deux mille dix-neuf (2019) et moi je pense être en droit de m'attendre, comme procureur du demandeur dans un dossier, que les procureurs des intervenants aient lu l'ensemble des réponses aux demandes de renseignements.

D'ailleurs, dans son interrogatoire, maître Gertler a fait référence aux réponses à la demande de renseignements de son client, le ROEÉ, mais également celles à la DDR de la Régie. Donc, une certaine partie avait été comprise ou lue et celle-ci, bien, moi je n'ai pas à assumer le fait que mon

confrère ne l'avait pas lue avant les audiences. Donc, quand on dit ça a été déposé le cinq (5) avril, c'est inexact. Et ça n'a pas été transmis cette réponse-là qu'à l'intervenante UC, ça a été remis à tout le monde en même temps par le biais du SDÉ le six (6) février dernier.

Alors, moi je ne vous demande pas nécessairement une décision sur-le-champ parce que, dans le fond, je vous laisse en décider si c'est maintenant ou plus tard. Moi, ça peut me satisfaire si vous voulez le prendre en délibéré. À ce moment-là, je vous demanderais de nous en informer pour que, le cas échéant, on amende la pièce comme je l'ai suggéré ou qu'on fasse des démarches plus lourdes auprès de Bloomberg. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Me NICOLAS ROY :

Est-ce que je peux vous poser une ou deux questions, s'il vous plaît?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Mais bien sûr, je vous en prie.

Me NICOLAS ROY :

J'aimerais savoir de votre part si la confidentialité du document vient d'une entente

contractuelle que vous avez avec Bloomberg ou si c'est simplement le document qui marque « confidentiel ». Est-ce que c'est une relation contractuelle entre vous et Bloomberg?

(13 h 50)

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui, le document il appartient à Bloomberg. Ce n'est pas notre document, nous y avons accès. C'est pour ça que ça ne sera pas un affidavit d'un représentant d'Hydro-Québec. Tant qu'à moi, ça me ferait plaisir de déposer ça publiquement, mais c'est parce que ça ne nous appartient pas et que Bloomberg a certainement des représentations à vous faire dans un affidavit sur le respect de la confidentialité. Alors, c'est pas parce qu'évidemment un de ses clients Hydro-Québec a des demandes à faire à un organisme de représentation... de réglementation que ça signifie que, lorsqu'Hydro-Québec reçoit, à titre de client, un document confidentiel, elle est autorisée à le donner publiquement. Alors, c'est ça les représentations qui vous seraient faites dans un affidavit du représentant de Bloomberg.

Me NICOLAS ROY :

Juste une autre question, juste pour valider avec

vous. Il s'agit d'un rapport qui n'est pas... n'a pas été préparé à l'intention d'Hydro-Québec, mais de plusieurs clients vraisemblablement de Bloomberg et...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Tout à fait. C'est ma compréhension là, il s'intitule...

Me NICOLAS ROY :

... je veux juste... c'est-tu...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Il s'intitule « Long Term Electric Vehicle Outlook 2018 ». Donc, vous avez raison, c'est pas à la demande d'Hydro-Québec.

Me NICOLAS ROY :

Est-ce que vous avez vérifié ou vous êtes en mesure de vérifier si Bloomberg ne l'a pas rendu elle-même disponible de façon plus large et publique dans un autre contexte?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Écoutez, ma compréhension, c'est que ça a été fait, mais on peut... si vous voulez, on peut en cours de journée, le revérifier là pour être certain que ça n'a pas été rendu publique, mais...

Me NICOLAS ROY :

Ça aurait pu être déposé dans un autre contexte,

dans une autre autorité publique ou...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui, oui.

Me NICOLAS ROY :

... eux-mêmes... parce que ça date de deux mille dix-huit (2018).

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je comprends.

Me NICOLAS ROY :

... de l'avoir rendu public d'une façon ou d'une autre.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je comprends votre question, mais la compréhension qu'on en a aujourd'hui, c'est non. Mais, si jamais c'était le cas, bien on vous fait signe dès qu'on peut.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Est-ce que vous permettez, juste par rapport à cette dernière question. Je n'ai pas la réponse, je n'ai pas fait la recherche, mais si vous permettez, c'est peut-être un élément à considérer aussi. C'est le rapport d'il y a un an puis il y a un autre... monsieur Michaël Neyrinck dit qu'il y en a un autre qui s'en vient. Alors, peut-être sur la valeur commerciale de cette affaire-là, un an

plus tard, est peut-être relative aussi. Merci.

M. FRANÇOIS ÉMOND :

J'aurais une autre question pour maître Tremblay.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui.

M. FRANÇOIS ÉMOND :

Je m'excuse. Oui.

M. FRANÇOIS ÉMOND :

Pas de problème. Vous nous dites que l'entièreté du rapport, vous devriez demander à Bloomberg si vous deviez ou pas le partager avec la Régie. Est-ce que je dois comprendre que les deux graphiques, plus le troisième que vous nous proposez, vous avez la permission de Bloomberg de les avoir partagés ou les partager ou...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Écoutez, on le prend sur nous là, autrement dit, on estime qu'en donnant ces deux graphiques-là seulement on ne divulgue pas une portion significative du rapport. Donc, je vous dirais simplement, on le prend sur nous.

M. FRANÇOIS ÉMOND :

Donc, vous comprenez dans quelle position on peut se retrouver d'avoir trois graphiques qui sont potentiellement confidentiels sans avoir le

contexte qui vient de l'étude avec ces graphiques-là?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Ah! Tout à fait. Et ça, et ça, je l'ai déjà dit. C'est le cas à chaque fois qu'on... Puis vous allez voir dans mes représentations, la demande, elle n'est pas appuyée uniquement et principalement sur un graphique de Bloomberg là. Il y a un ensemble assez robuste de preuves. Je vous plaiderai dans le temps comme dans le temps, comme on dit. Mais, oui, je suis conscient de ce que vous dites, tout à fait.

M. FRANÇOIS ÉMOND :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Bon. Alors, la Régie va prendre l'objection sous réserve et on va vous revenir plus tard sur ce sujet. Donc, on est prêt à passer à SÉ-AQLPA. Maître Neuman, si vous voulez vous installer. Bonjour, Maître Neuman.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui. Bonjour, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Mais, avant que vous commenciez à présenter la preuve de SÉ-AQLPA...

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... j'aimerais porter à votre attention qu'il y a plus de quinze (15) ans, j'ai eu une relation professionnelle avec monsieur Daniel Breton. Je précise que cette relation n'a aucun lien avec le domaine énergétique et aucun lien avec le dossier en cours. Je trouve important de divulguer cette information par souci de transparence. Est-ce qu'il y a quelqu'un dans la salle qui a des commentaires à faire à cet égard? Alors, c'est bon. On peut procéder.

(13 h 55)

PREUVE DE SÉ-AQLPA

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Bon. Bien, ça va. Bonjour, Madame la Présidente. Bonjour, Messieurs les Régisseurs. Dominique Neuman pour Stratégies énergétiques et l'AQLPA. Nous avons trois témoins qui... Ah! Il n'en reste plus que deux.

Bon. Alors, nous avons toujours trois témoins qui sont monsieur Daniel Breton, monsieur Jean-Claude Deslauriers et monsieur Jacques Fontaine qui sont prêts à être assermenté.

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce dixième (10e) jour du mois d'avril, ONT COMPARU :

DANIEL BRETON, consultant expert en électrification des transports, ayant une place d'affaires au 555, boulevard René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec);

JEAN-CLAUDE DESLAURIERS, consultant en énergie, ayant une place d'affaires au 2500, rue Des Frênes, Chertsey (Québec);

JACQUES FONTAINE, consultant en énergie, ayant une place d'affaires au 10946, avenue de Rome, Montréal (Québec);

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

INTERROGÉS PAR Me DOMINIQUE NEUMAN :

Q. **[196]** Donc, bonjour Messieurs. Je vous demanderais d'abord à tour de rôle d'identifier comme ayant contribué au mémoire de SÉ-AQLPA qui porte la cote C-SÉ-AQLPA-0007, SÉ-AQLPA-1, Document 1. Donc, est-ce que chacun d'entre vous y a contribué et reconnaît ce mémoire comme ayant été préparé par

lui ou sous sa supervision?

M. DANIEL BRETON :

R. Je le reconnais.

M. JEAN-CLAUDE DESLAURIERS :

R. Je le reconnais.

M. JACQUES FONTAINE :

R. Je le reconnais.

Q. **[197]** O.K. Merci. Est-ce que l'un d'entre vous a une rectification à apporter à ce mémoire? On peut peut-être, Madame la Greffière, si vous pouvez le projeter. C'est la pièce C-SÉ-AQLPA-0007, il y a trois zéro.

M. DANIEL BRETON :

R. Oui. Moi, j'ai une petite modification à faire faire. C'est à la page, la section 18... en fait, il n'y a pas de pagination si je comprends bien.

Q. **[198]** Non. Il y a une pagination en haut.

R. En haut?

Q. **[199]** Oui, mais ça change...

R. En fait, page 18. Oui.

Q. **[200]** ... ça change... au paragraphe 18. Oui?

R. Oui, oui. En fait, c'est une coquille, c'est-à-dire qu'au point 18, c'est marqué qu'il y avait...

Q. **[201]** Attendez qu'on arrive au paragraphe 18.

R. Plus bas. Plus bas.

Q. **[202]** Oui. Qui est aussi à la page 18.

R. Voilà! Ici. En fait, si on regarde le graphique, on est à cinquante-trois pour cent (53 %) les véhicules hybrides rechargeables et quarante-sept pour cent (47 %) de véhicules électriques et c'est le contraire qui est marqué, c'est une coquille. On marque cinquante-trois pour cent (53 %) de véhicules électriques et quarante-sept pour cent (47 %) de véhicules hybrides rechargeables.

Q. **[203]** Oui. Donc, à la ligne 2 du paragraphe 18, il faut intervertir les chiffres cinquante-trois (53) et quarante-sept (47)?

R. Voilà! Exactement.

Q. **[204]** Oui. D'accord. D'accord. Je vous remercie bien. J'inviterais madame la greffière à placer également sur écran la pièce B-0032, HQD-2, Document 1.1, à la page 7, enfin aux pages 6 et 7. Oui. Oui. En descendant un petit peu. Oui. Si vous pouvez passer à la page suivante. Oui. C'est ça. O.K. Alors, ma première question est adressée à monsieur Fontaine. Est-ce que vous pouvez indiquer pourquoi vous considérez que l'offre de bornes publiques doit précéder la demande?

(14 h 05)

M. JACQUES FONTAINE :

R. Bien, essentiellement parce que nous estimons que l'absence ou l'insuffisance d'une infrastructure publique de recharge rapide est un frein important à l'achat d'un véhicule électrique. Nous en donnons plusieurs exemples dans notre rapport en pages 8 et 9, peut-être que ça pourrait être...

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Vous pouvez projeter les pages 8 et 9 de notre rapport en gardant celle-là en réserve. Oui, pages 8 et 9. Oui, 7, la page suivante. Oui.

R. Alors, il est quasiment un consensus de tous les groupes ou associations en faveur de l'électrification des transports qui confirment la nécessité et la présence impérative d'une infrastructure publique de recharge adaptée et c'est ça qui est important pour la pénétration des voitures électriques.

On donne aussi tout de suite après l'exemple de...

Q. **[205]** Attendez, on a perdu madame la greffière.

R. Bien, par exemple, ça commence à par exemple.

Q. **[206]** Oui.

R. Juste descendre un peu. Alors, c'est l'exemple de la France qui identifie la recharge comme l'un des

principaux freins au développement du véhicule électrique en France. Et plus récemment, là, on va aller à l'autre document, c'est le Distributeur qui, en réponse à la demande de renseignements numéro 2 de la Régie, en page 6, c'est B-0032...

Q. **[207]** Oui, c'est projeté en ce moment.

R. C'est projeté, alors qui nous dit que les deux facteurs importants qui aident le monde à faire le choix d'un véhicule électrique, c'est qu'il y ait suffisamment de bornes, de stations de recharge, et sachant que la vitesse de recharge est très rapide. Et je vais vous souligner que le Distributeur a repris ça dans la preuve de B-0037 en page 2, mais juste de façon succincte.

Q. **[208]** Je vous remercie monsieur Fontaine. Monsieur Deslauriers, à votre avis, y a-t-il des risques sérieux que les réseaux du Distributeur soient affectés par des harmoniques générées par des bornes de recharge.

Me JEAN-CLAUDE DESLAURIERS :

R. Bien, la réponse est relativement simple. En principe, ou si vous aimez mieux en théorie, les bornes de recharge sont des redresseurs à douze (12) impulsions qui ne devraient pas générer beaucoup d'harmoniques. D'ailleurs, on a mis des

données dans notre rapport à ce sujet-là. En page 47 du Guide technique d'installation du Distributeur sur les bornes de recharge qu'on trouve sur le site Web...

Q. **[209]** Le site Web de qui?

R. D'Hydro-Québec Distribution. Pour les bornes rapides, parce que ça couvre tout le sujet, y compris les bornes rapides de cinquante kilowatts (50 kW), ces bornes-là ont un raccordement à six cents volts (600 V), trois phases delta, avec au secondaire des transfos deux cent huit volts (208 V) Y avec une mise à la terre, ce qui constitue un très bon filtre pour la troisième harmonique.

Et la troisième harmonique est l'harmonique la plus importante, ou la plus dommageable, et la plus grande en amplitude. Si vous consultez notre rapport, le tableau sur la quantité d'harmonique, vous allez constater que la troisième est la plus importante. Donc ça, c'est déjà un filtre naturel. Donc, en principe, on pense qu'il n'y aura pas de problème.

Nous avons recommandé à la Régie d'assurer un suivi en ce qui concerne les bornes de grande puissance. Donc, on parle de plus que cinquante

kilowatts (50 kW) dont on ne connaît pas la configuration. On ne sait pas comment ils vont être raccordés, donc ça peut jouer, et qui ne sont pas mentionnés au guide technique. Donc, on le sait pas.

A priori, nous ne sommes pas du tout inquiets des résultats anticipés même pour ces bornes-là à cause de la théorie selon le raccordement qu'on va avoir et notre recommandation de faire un suivi a principalement pour but d'assurer que le Distributeur va bien faire ses devoirs pour la suite du dossier.

(14 h 10)

Nous sommes préoccupés pour la recharge de plus haute puissance qui sera nécessaire pour les véhicules lourds. Donc, il y aura certainement un suivi à faire et il y aura une suite à ce genre de bornes de recharge. Dans ce sens-là, la Régie devrait assurer un suivi; de notre point de vue, un suivi annuel ou ça peut être dans le rapport annuel, c'est pas nécessaire de mettre beaucoup de détails, mais au moins en faire un parce que le dossier ne s'arrêtera pas aujourd'hui.

Q. **[210]** O.K. Tout à l'heure, vous avez mentionné que les redresseurs sont à deux (2) ou à douze (12)

impulsions.

R. A douze (12) impulsions.

Q. **[211]** Douze (12) impulsions. D'accord. Et finalement, Monsieur Deslauriers, est-ce qu'il y a des compteurs d'harmoniques auprès des bornes de recharge rapides d'Hydro-Québec ou est-ce qu'il devrait y en avoir?

R. Actuellement, selon notre compréhension, selon ce qu'on a vu des affirmations d'Hydro-Québec, il n'y a pas de compteur d'harmoniques auprès des bornes de recharge rapides. Les bornes privées sont éventuellement munies de compteurs de consommation qui pourraient à la rigueur aider à la mesure des harmoniques mais ils ne sont pas conçus à cette fin. C'est faisable mais ça peut présenter des difficultés.

Hydro-Québec a indiqué qu'elle envisage possiblement d'installer des compteurs d'harmoniques, avec quoi nous sommes tout à fait d'accord, un devoir de prudence de vérifier, auprès des grosses stations qui ne sont pas tout à fait dans le dossier là mais quand même c'est important de le faire car cela facilitera le suivi que nous recommandons. Ces compteurs seront installés par le Distributeur devraient être amovibles ou

temporaires parce que selon mon témoignage, j'anticipe qu'il n'y aura pas de difficulté, donc, on serait en mesure de les enlever facilement après.

Q. **[212]** O.K. Merci, Monsieur Deslauriers. Et quel est votre avis en ce qui concerne les risques d'échauffement des transformateurs lors de la reprise en charge après une panne prolongée sur le réseau?

R. Mais compte tenu de ce que j'ai dit avant, les redresseurs se déchargent normal, habituel, il n'y a rien de spécial dans ces charges-là, donc, après une panne prolongée, la probabilité que toutes les bornes soient en fonction simultanément, ce qui est le cas après une panne prolongée pour tous les systèmes de chauffage, les chauffe-eau, etc., etc., selon moi, la probabilité que toutes les bornes de recharge soient en service est assez faible surtout s'il y a une indication que la borne est hors service. Si l'artère est déclenchée puis que la borne devient hors service, s'il y a une indication qu'il n'y a rien qui fonctionne, puis si l'automobiliste le voit puis il le sait, bien... Ainsi, je vois mal qu'un automobiliste attende que la borne revienne en fonction plutôt que d'aller

chercher ailleurs à deux, trois, quatre kilomètres une borne régulière qui pourrait être en fonction. Ça me paraît très peu probable. Donc, le risque d'échauffement, parce que c'est de ça qu'on parle, des tensions moteur auprès des bornes lors de la reprise en charge, moi, je n'y crois pas personnellement, c'est pourquoi nous ne sommes pas convaincus à priori qu'il serait nécessaire d'inclure des investissements dans le projet, des éléments pour permettre l'interruption des bornes en période de reprise en charge. Ça serait une dépense excessive de mettre un bidule qui pourrait permettre de bloquer le fonctionnement de la borne jusqu'à temps que... mettons une heure, comme j'ai vu dans le rapport là, ça me paraît tout à fait excessif et ça serait une dépense, selon moi, inutile.

Peut-être un commentaire, le projet tel qu'il est présenté techniquement est un projet très robuste. De la façon dont il est structuré actuellement, il devrait faire la route pour longtemps.

Q. **[213]** Je vous remercie beaucoup, Monsieur Deslauriers. Et maintenant Monsieur Breton, d'abord, je vous demanderais brièvement de

présenter votre expérience dans le domaine des véhicules électriques.

(14 h 15)

M. DANIEL BRETON :

R. Bien, écoutez, j'ai commencé à m'intéresser à l'électrification des transports ça fait quarante-cinq (45) ans, j'étais pas vieux, et puis je viens d'une famille qui a travaillé dans l'automobile, j'ai moi-même travaillé dans le milieu de l'automobile et puis je me suis intéressé à l'environnement, j'ai étudié en environnement et puis j'ai été le premier au Canada à écrire dans les médias sur le lien automobile, environnement, pollution atmosphérique, et caetera, il y a quinze (15) ans de ça. J'ai écrit plusieurs livres sur le sujet.

J'ai été ministre de l'Environnement. J'ai été le premier élu au Canada responsable spécifiquement d'une stratégie gouvernementale d'électrification des transports. J'écris à toutes les semaines sur l'électrification des transports, sur les aspects environnementaux, les aspects sociaux, les aspects économiques et évidemment je conduis des véhicules électriques depuis plusieurs années.

Et puis une chose que j'ai entendu ce matin qui, je dois vous avouer, m'étonnait. Quand on parlait de l'apport potentiel des réseaux privés à la recharge sur la route. Hier je suis revenu de Baie Saint-Paul, on s'entend que Baie Saint-Paul, c'est quand même trois cent cinquante (350) kilomètres de chez moi, et n'eût été du Circuit électrique j'aurais jamais pu y aller et j'aurais jamais pu revenir parce que des bornes d'EVduty il n'y en a pas dans ce coin-là. Des bornes de ChargePoint, il n'y en a pas dans ce coin-là. Des bornes de FLO, il n'y en a pas dans ce coin-là.

Et c'est la même chose si on va se promener en Gaspésie, c'est la même chose pour se rendre au Saguenay. Donc, si ce n'était pas du Circuit électrique, bien moi, comme plusieurs autres, non seulement on ne voudrait pas avoir de véhicule électrique si on demeurait dans ce coin-là, mais on ne pourrait pas se rendre là-bas s'il n'y avait pas les bornes rapides du réseau du Circuit électrique.

Donc, c'est certain qu'un projet comme celui-là fait en sorte de faire du Circuit électrique au-delà d'un simple réseau de bornes de recharge, un service essentiel pour la mobilité durable de l'avenir du Québec.

Les objectifs du gouvernement, en fait, le gouvernement passé, le gouvernement présent, de faire en sorte qu'on accélère le déploiement des véhicules électriques ça demeure un objectif qui démontre que le Québec va être un leader, un leader Nord-Américain. Parce que si vous regardez aux États-Unis, cinquante pour cent (50 %) des véhicules électriques, hybrides rechargeables électriques qui circulent aux États-Unis sont en Californie, mais on n'est pas loin de cinquante pour cent (50 %) des véhicules électriques qui circulent au Canada sont au Québec. Et ça, ça va être appelé à augmenter de façon encore plus importante dans les prochains mois, les prochaines années.

Évidemment, étant devant la Régie, moi, c'est certain que, on a beaucoup parlé de l'enjeu de la tarification, de l'enjeu des investissements, de savoir, dans le fond, le retour sur investissement, est-ce que ça va être un, comment dirais-je, un investissement prudent.

Il y a aussi la notion, parce que quand je regarde dans la Loi de la Régie, dans l'exercice de ses fonctions, je vais le lire ici :

La Régie assure la conciliation entre

> l'intérêt public, la protection des consommateurs et un traitement équitable du transporteur d'électricité et les distributeurs. Elle favorise la satisfaction des besoins énergétiques dans le respect des objectifs des politiques énergétiques du gouvernement et dans une perspective de développement durable et d'équité au plan individuel comme au plan collectif.

Or, qu'est-ce qu'on lit? C'est que la politique énergétique du gouvernement qui a été lancée, la politique deux mille trente (2030), ce qu'on dit, c'est qu'on veut diminuer de quarante pour cent (40 %) la consommation de produits pétroliers à l'horizon deux mille trente (2030) par rapport à la consommation deux mille treize (2013).

Or, ce qu'on voit, c'est qu'entre deux mille treize (2013) et deux mille dix-sept (2017), la consommation d'essence a augmenté de douze virgule sept pour cent (12,7 %). Donc, on s'en va complètement dans la mauvaise direction.

Le nouveau gouvernement a compris ça. Donc, il a décidé de, comment dirais-je, de pérenniser

les rabais à l'achat de voiture électrique et il a été de ceux qui ont élu... qui ont voté à l'unanimité le projet de loi 184 pour favoriser l'accélération des bornes de recharge rapides.

Évidemment, je ne sais pas, je n'ai pas besoin, je pense, de revenir, mais je vais quand même prendre quelques instants, revenir sur le fait que quarante-trois pour cent (43 %) des émissions de gaz à effet de serre provenait des transports en deux mille seize (2016), qu'entre quatre-vingt-dix (90) et deux mille seize (2016), la hausse de GES des transports était de vingt-et-un point neuf pour cent (21,9 %). Mais, la hausse des transports routiers de...

Q. **[214]** Au Québec? Au Québec?

R. Au Québec.

Q. **[215]** Oui. D'accord.

R. On parle de GES au Québec. La hausse des transports routiers était de cinquante-deux point trois pour cent (52,3 %) et il y a une étude du International Institut on Sustainable Development qui avait établi que les coûts de... les coûts en santé de la pollution atmosphérique liée au smog au Canada, dont une partie importante vient des transports, bien en fait, c'était trente-six milliards de

dollars (36 G$) en deux mille quinze (2015), donc à peu près mille dollars (1 000 $) par habitant par année.

Mais, au Québec, lors du dernier recensement sur la pollution atmosphérique du gouvernement, on a déterminé que soixante-deux pour cent (62 %) des émissions polluantes provenait du secteur des transports. Donc, s'il y a un moyen à la fois de diminuer notre dépendance aux hydrocarbures, de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre, c'est le secteur des transports.

Et dans son rôle, le Circuit électrique va jouer un rôle important à la fois pour diminuer notre dépendance aux hydrocarbures pour assurer une infrastructure qui soit viable et robuste, mais ça va avoir un impact sur les coûts de santé. Donc, ça veut dire que les citoyens, les consommateurs vont voir leur santé améliorée parce qu'il va y avoir moins de véhicules à essence, de véhicules diesels qui vont circuler partout au Québec.

(14 h 20)

Donc, tout ça pour dire qu'il y a un intérêt réel à avoir le Circuit électrique déployer un réseau de bornes de recharge qui va être à la hauteur des ambitions du gouvernement et des

citoyens du Québec.

Il y a un nouveau facteur qui vient d'entrer dans l'équation qui est le rabais fédéral qui a été annoncé dans le budget il y a trois semaines, deux semaines et demie. Bon, évidemment, on n'a toujours pas la date d'entrée en vigueur du fameux rabais mais on s'attend, parce qu'on a des antennes, à ce que ce soit autour, d'ici la fin avril, ce qui veut dire qu'on va fort probablement se retrouver avec un rabais de huit mille dollars (8000 $) plus un rabais de cinq mille dollars (5000 $) à l'achat d'une voiture électrique. C'est absolument certain que ça va être un facteur d'accélération de l'adoption de véhicules électriques.

Donc, ce faisant, ça veut dire qu'il va peut-être falloir que le Circuit électrique revoit à la hausse son calendrier ou accélère son calendrier d'installation de bornes de recharge rapide parce que si les premiers qui se sont achetés des voitures électriques étaient ce qu'on appelle des early adopters, bien maintenant on va aller plus vers le grand public.

Donc ces gens-là vont avoir besoin d'infrastructures qui vont être encore plus

déployées à plus grande échelle pour faire en sorte de rassurer les gens parce que vous avez certainement entendu parler de ce qu'on appelle l'angoisse de l'autonomie, the range anxiety, donc c'est certain que ça va faire partie de l'équation, c'est-à-dire que si on n'a pas un réseau de bornes de recharge rapide déployé à la grandeur du Québec, on sera pas capables de rester des leaders en électrification des transports et de rassurer les gens quant à la possibilité pour eux de passer à la voiture électrique.

Dans notre mémoire, on a parlé aussi du fait qu'on trouvait que le ratio véhicule cent pour cent (100 %) électrique versus véhicule hybride rechargeable, parce qu'Hydro-Québec disait tendre vers, ils s'attendaient à ce qu'on soit à peu près à quatre vingts pour cent (80 %) de voitures sans pour cent (100 %) électriques à l'horizon deux mille vingt-sept-deux mille vingt-huit (2027-2028).

Si on regarde la Loi zéro émission et toute la documentation autour de la Loi zéro émission, eux prévoient plutôt un ration cinquante-six pour cent (56 %) véhicules électriques versus quarante-quatre pour cent (44 %) véhicules hybrides rechargeables. Ça veut donc dire qu'il y a une

certaine dissonance entre la vision d'Hydro-Québec et la version du gouvernement du Québec.

Et ce qu'on voit ailleurs dans le monde c'est que, dépendant des pays, il y a des pays où il y a beaucoup plus de voitures cent pour cent (100 %) électriques et il y a d'autres pays où les voitures hybrides rechargeables ont vraiment le dessus. Donc, à la lumière de tout ça, je pense qu'il va falloir faire un suivi serré là-dessus.

Il y a une chose qui a été dite par les gens d'Hydro-Québec ou du Circuit électrique sur le niveau d'adoption des véhicules cent pour cent électriques (100 %) où ils disaient que tous les constructeurs s'en vont vers les véhicules sans pour cent (100 %) électriques.

En fait, factuellement, c'est pas vrai. C'est-à-dire qu'il y a beaucoup de constructeurs, je peux vous donner certains – Ford, Chrysler, Toyota, BMW, Honda, Mitsubishi, Subaru, Audi, Porsche, KIA, Hyundai – qui, eux, s'en vont et vers les cent pour cent (100 %) électriques et vers les hybrides rechargeables.

Donc, ça veut dire que c'est pas tous les constructeurs, tout le monde s'appelle pas Tesla, ça veut dire qu'il y en a plusieurs qui vont

arriver sur le marché dans les prochaines années avec des véhicules hybrides rechargeables. Donc, ça veut dire que le déploiement des véhicules hybrides rechargeables va rester important.

Une partie de l'équation qui est à considérer c'est que vous avez certainement entendu parler justement du constructeur Tesla qui fait en sorte de déployer beaucoup de voitures cent pour cent (100 %) électriques et ces voitures cent pour cent (100 %) électriques là ont accès à un réseau spécifique, celui de Tesla.

Sauf qu'il est important de comprendre que lorsqu'on a une Tesla S ou une Tesla X, on a aussi accès au réseau de bornes recharge rapide d'Hydro-Québec parce qu'il y a un adaptateur spécifique fait pour ces voitures-là. Et sous peu, il va y avoir un adaptateur pour les Tesla Model 3 qui sont en train d'envahir le marché, qui va faire en sorte qu'une Tesla Model 3 va pouvoir se charger sur une BRCC, sur une borne rapide.

Donc, évidemment, ça va accélérer la demande pour les bornes de recharge rapide et aussi les bornes de recharge rapide de cinquante kilowatts (50 kW), j'en ai parlé dans le mémoire, c'est que là, pour le moment, dans l'évaluation qui

est faite, c'est qu'on calcule des bornes de recharge de cinquante kilowatts (50 kW) un peu partout.

Or, il y a déjà des voitures qui peuvent accepter la recharge de plus de cinquante kilowatts (50 kW). C'est-à-dire qu'on est rendus avec des constructeurs comme Jaguar, comme Hyundai, comme Nissan et comme d'autres qui s'en viennent dans les prochains mois – on parle pas d'années, on parle de mois – qui vont demander ou qui vont être capables d'accepter des bornes de recharge beaucoup plus rapides.

Évidemment, plus les recharges se font de façon rapide, plus la recharge étant rapide, plus c'est intéressant pour les gens d'avoir une voiture électrique. Pour vous donner un exemple, on parle, avec une BRCC de cinquante kilowatts (50 kW) d'une recharge, je dirais, qui va se situer entre cent cinquante (150) et trois cents (300) kilomètres/heure, dans les meilleurs cas trois cents (300) kilomètres/heure, ça veut dire que tu es capable d'augmenter ton autonomie de trois cent (300) kilomètres en une heure avec les meilleurs voitures, les voitures les plus performantes, avec une borne de cinquante kilowatts (50 kW).

(14 h 25)

Il y a un mois, on a annoncé des bornes de recharge à seize cents kilomètres/heure (1600 km/h). Donc, c'est cinq fois plus rapide que les voitures les plus performantes sur les bornes de cinquante kilowatts (50 kW). Donc, ce que ça veut dire c'est que le réseau, Circuit électrique va devoir s'adapter parce qu'il va être largué assez rapidement s'il n'arrive pas avec des bornes de plus de cinquante kilowatts (50 kW) et je ne parle pas dans cinq ou dix (10) ans mais dès l'année prochaine parce que l'évolution technologique va vite à ce point-là.

Ensuite de ça, ce que je pourrais ajouter c'est aussi parce qu'on a beaucoup parlé d'accessibilité aux bornes de recharge rapides le long des grands axes routiers, c'est-à-dire le long de la 20, la 40, la 10, la 15, etc., chose absolument incontournable d'avoir des endroits où on est capable d'avoir des supers stations dans les villes centre. C'est-à-dire que pour le moment, une des principales... une des principales... un des principaux obstacles à l'adoption de véhicules électriques c'est lorsqu'on reste, par exemple, sur la rue Panais au quatrième étage, on ne peut pas

recharger sa voiture. Et Dieu sait qu'il y a beaucoup de monde qui reste dans des... t'sais, dans des condominiums, dans des blocs appartement et qui ne peuvent pas avoir de voiture électrique parce qu'ils ne peuvent pas se recharger à la maison ou au travail ou près de la maison, donc, ça veut dire qu'il va falloir commencer à avoir des supers stations dans les villes centre et ça, ça doit absolument faire partie de l'équation, sans ça, bien, il y a une grande partie de la population québécois qui ne pourra pas s'acheter une voiture électrique et avoir accès à de la recharge.

Quoi d'autre? Ensuite de ça, évidemment, lorsqu'il a été... lorsque le projet de loi a été adopté, parce que j'ai participé à la commission parlementaire sur... sur le projet de Loi 184, j'ai été invité comme témoin expert, autre chose qui est très importante, on a parlé aussi des camions, c'est-à-dire les bornes de recharge rapides et accès aux camions.

Dans notre mémoire, on en parle, il y a des... il y a des camions québécois qui... qui vont être capables de prendre la recharge rapide, que ce soit des camions Nordesa, des camions de Lion, des camions « Ecotone » et d'autres camions et ces

camions-là, bien, si on veut être capable de les déployer, si j'ai bien compris l'argumentaire du Circuit électrique ou d'Hydro-Québec c'était de dire : « Bien, eux, ils vont avoir leur propre réseau privé », mais si tu as un propre réseau privé, ça veut dire que tu vas avoir tout simplement un... comment dirais-je... un itinéraire qui est assez restreint mais si on veut que ces gens-là puissent faire de plus grandes distances, il faut que les bornes de recharge rapides pour les camions moyens et lourds puissent aussi être installées au niveau des grands axes.

Et là, on parle, évidemment, comme vous le disiez très bien de bornes de recharge de plus de cinquante kilowatts (50 kW) parce que c'est ce qu'on veut. C'est-à-dire que présentement, on voit qu'effectivement, il y a une capacité de plus en plus intéressante pour les voitures et les camions légers d'adopter des bornes de recharge de plus en plus rapides, les camions lourds sont déjà rendus là, ils sont déjà au-delà de cinquante kilowatts (50 kW), et ces camions-là, bien, les camions lourds, un, non seulement ça représente un intérêt économique pour les transporteurs mais aussi la première source d'émission de gaz à effet de serre

en transport routier ce n'est plus les voitures, ce n'est pas les camions léger, ce sont les véhicules lourds, et comme il y a des constructeurs, des fabricants au Québec, bien, si on ne fait pas en sorte d'aider ces fabricants-là à installer un réseau de bornes de recharge rapides qui peut accommoder les camions lourds, bien, ça veut dire qu'on va priver nos propres entreprises québécoises d'un réseau pour les aider à se déployer.

Quoi d'autre? Ensuite de ça, je pourrais dire aussi que si on ne va pas de l'avant avec le projet d'Hydro-Québec de déployer ces bornes de recharge rapides-là, à mon avis, on fait une erreur stratégique et historique importante parce qu'autant le déploiement important des réseaux électriques a changé le cours de l'histoire économique du Québec avec la nationalisation d'Hydro-Québec et avec la tarification uniforme à travers le réseau québécois partout au Québec pour donner du service partout aux québécois, bien là, on est rendu à l'étape où comme notre principale source d'énergie qui ne vient pas du Québec est le pétrole et la principale utilisation du pétrole vient des transports, bien, si on veut être capable de se sortir de notre dépendance au pétrole, il va

falloir passer par l'électrification des transports légers et lourds et si on n'a pas de réseau d'infrastructure, une colonne vertébrale d'électrification transport, qui est Circuit électrique, on va manquer une occasion historique.

J'en ai parlé avec des constructeurs il y a quelques jours à peine, ils m'ont tous dit qu'on avait vraiment un pas d'avance sur le reste du Canada, on est vraiment à des années lumière même de certaines provinces. Donc, à mon avis là, on est à la croisée des chemins, c'est-à-dire que si on va de l'avant, on va être capable de continuer à prendre de l'avance à déployer, si on ne va pas de l'avant, on va manquer une occasion historique.

(14 h 30)

Q. **[216]** Est-ce que vous pourriez élaborer sur la notion d'interopérabilité qui a été mentionnée un peu plus tôt cette semaine, l'interopérabilité avec les autres réseaux autres que celui d'Hydro-Québec Distribution?

R. Oui. Bien, sur l'interopérabilité, dans le fond, assez simple. C'est-à-dire que, en bon québécois, présentement c'est une carte de FLO, de réseau FLO, t'es capable d'avoir accès aux bornes de recharge du Circuit électrique et aux bornes de recharge du

réseau ChargePoint qui, le réseau ChargePoint qui n'est pas très élaboré au Québec. En fait, il est beaucoup plus élaboré, beaucoup plus déployé aux États-Unis.

Par exemple, quand je vais aux États-Unis, j'utilise ma carte ChargePoint. Moi, je suis descendu jusqu'en Caroline du Nord, je suis allé à New York, je suis allé à Détroit en voiture électrique. Donc, ça, c'est un enjeu à mon avis qui est important parce que là présentement on se retrouve, quand on est un électromobiliste, on se retrouve avec quatre ou cinq applications puis quatre ou cinq cartes quand on se promène un peu. Et le réseau FLO a pris de l'avance sur le Circuit électrique, ce qui fait en sorte que présentement, en bon québécois, t'as plus d'avantages à avoir une carte FLO que d'avoir une carte du Circuit électrique si tu veux te promener.

Je pense que le Circuit électrique doit réfléchir à l'interopérabilité de son réseau en s'assurant justement d'avoir des ententes avec des tiers hors du Québec, que ce soit en Ontario, que ce soit au Nouveau-Brunswick, il y a déjà des bornes de recharge, il y a déjà des ententes, mais du moment que t'arrives au sud de la frontière, il

y a tout un paquet de réseaux.

Comme c'est beaucoup plus décentralisé, t'sais, t'as le réseau Greenlots, t'as le réseau EVone, t'as le réseau ChargePoint, donc bref, les réseaux sont multipliés. Il faut trouver des moyens de faire en sorte de simplifier tout ça.

Q. **[217]** Est-ce que vous avez des commentaires sur la formation des différents acteurs quant au mode d'utilisation des bornes de recharge?

R. Oui. Moi, je prédis... je prédis un sacré bordel dans les prochains mois parce que... Et ça, t'sais, Hydro-Québec et Circuit électrique ne sont nullement responsables de ce facteur-là, de cet enjeu-là, mais la réalité est la suivante.

C'est que comme on va passer de gens qui sont plus technophiles, les premiers qui se sont achetés des véhicules électriques, et là on se retrouve avec un rabais potentiel de treize mille dollars (13 000 $) à l'achat d'une voiture électrique, ce qui va faire en sorte que des gens qui étaient moins fortunés vont être capables d'avoir accès à une voiture, à l'achat qui va être moins chère.

Et en plus, comme les coûts d'entretien et les coûts d'assurance, les coûts d'énergie sont

exponentiellement plus bas, ça va faire en sorte qu'il y a beaucoup du grand public en général qui n'était pas très familier avec les voitures électriques, ces gens-là vont décider d'aller vers la voiture électrique. Comme il y a un manque de formation flagrant chez une majorité de concessionnaire et que la documentation ou l'information n'est pas toujours claire parce qu'il y a beaucoup de, en bon québécois, de faussetés qui sont véhiculées dans les médias sur les véhicules électriques, il va y avoir un enjeu. Moi, je suis persuadé qu'il va y avoir de plus en plus de problèmes aux bornes de recharge rapide, c'est-à-dire que les gens...

Bien, en fait, je peux vous donner un exemple qui date d'hier. Il y a quelqu'un qui est arrivé à une borne de recharge rapide qui avait été engagé la veille par un nouvel employeur. Puis là il avait une carte du Circuit électrique dans les mains. Il ne savait pas quoi faire avec la carte, il ne savait pas quoi faire avec la voiture. Et ça, ça va se multiplier, ça va constituer un enjeu de logistique pour le Circuit électrique, c'est évident. Et même s'ils ne sont pas à l'origine du problème, ils vont avoir à subir le problème tout

comme les consommateurs.

Q. **[218]** Et est-ce qu'ils pourraient contribuer à la solution?

R. Bien, je l'espère. J'espère que le Circuit électrique va faire partie de ceux qui pourront travailler soit à des campagnes d'informations et aussi à la formation auprès des concessionnaires pour s'assurer que les concessionnaires savent de quoi ils parlent.

Moi-même, je donne des formations. Puis là je ne suis pas là pour me vendre comme formateur là, mais ce que je voulais dire, c'est que j'ai formé à peu près quatre ou cinq cents (4-500) personnes en électrification des transports chez le milieu des concessionnaires et j'ai demandé à ces gens-là « avez-vous déjà branché une voiture électrique sur une borne de recharge? » je vous dirais à peu près cinquante pour cent (50 %) me disait « oui ». Et quand je leur posais la question suivante « est-ce que vous avez déjà branché une voiture électrique sur une borne de recharge rapide? » la réponse était quatre-vingt-dix-neuf pour cent (99 %) « non ».

Donc, comme les deux bornes de recharge ne sont pas du tout du même type et que la procédure

est différente, c'est sûr qu'il y a un travail énorme à faire. Et je pense qu'Hydro-Québec a un rôle à jouer s'ils ne veulent pas se retrouver avec des lignes qui ne dérougissent pas dans les prochains mois.

Q. **[219]** Ou la ligne en avant, des fois, des gens pensent à appeler Hydro-Québec et ils appellent la Régie en avant.

R. Oui, oui. Ça se peut.

Q. **[220]** Est-ce que vous avez eu l'occasion de remarquer des problèmes particuliers quant à l'affichage des instructions sur les bornes elles-mêmes?

R. Bien, en fait, ça, c'est drôle parce que lorsqu'on regarde... Quand on est devant... je ne sais pas si certains d'entre vous avez des voitures électriques, mais lorsqu'on arrive à la borne rapide, il y a un petit lecteur optique qui est à peu près ça de gros et puis quand il fait soleil, on ne voit rien. Donc...

(14 h 30)

Q. **[221]** Ça de gros, ça fait combien pour les notes du sténographe.

R. Ah mon Dieu, écoutez, je vous dirais, ça doit être à peu près un pouce de haut par à peu près cinq ou

six pouces de long, quelque chose comme ça.

Q. **[222]** O.K.

R. Et puis bref, quand il fait soleil, on ne voit pas grand-chose. Si moindrement notre vue est un peu plus faible, on voit pas grand-chose non plus. À tel point que j'avais demandé il y a une couple d'années à Hydro-Québec d'installer des instructions bien écrites sur les bornes de recharge, chose qu'ils ont faite d'ailleurs.

Mais malgré ça, il y a des gens, écoutez, qui ont le réflexe de brancher la voiture sur la borne de recharge puis là, ils partent magasiner puis ils se rendent pas compte qu'il fallait qu'ils pèsent sur le bouton démarrer. Ça fait que, une heure après ils reviennent, puis c'est plus fréquent qu'on pourrait le croire. Donc, une heure après ils reviennent, la voiture n'est toujours pas chargée puis là ils sont frustrés. Donc, il y a une courbe d'apprentissage qui est réelle.

Q. **[223]** Avant que je vous pose ma question suivante, est-ce qu'il y a d'autres enjeux particuliers quant au modèle qui est proposé par Hydro-Québec sur lequel vous avez des commentaires additionnels à faire, en plus ou, enfin, je sais que le tout est bien détaillé dans le mémoire mais est-ce qu'il y a

d'autres éléments que vous désirez élaborer?

R. Bien, écoutez, moi je dois vous avouer que je suis un peu étonné quand j'arrive ici. Ça fait des années que je suis pas venu, en passant, je suis content de revenir, et puis j'étais étonné de constater que certains semblent considérer que c'est une dépense inconsidérée ou que c'est une dépense fastueuse, qu'il n'est pas justifié d'investir dans un réseau de bornes de recharge rapide pour les véhicules électriques à travers le Québec.

Et il y en a qui disent, bien, c'est beaucoup trop d'argent pour ce que ça va rapporter. Pourtant, si j'ai bien compris, lorsque la commission parlementaire a eu lieu, et lorsque j'ai eu les documents d'Hydro-Québec, ils disent, dans le fond, le niveau, le nombre de bornes de recharge qu'on va installer va être en fonction des revenus qui vont entrer dans les coffres d'Hydro-Québec.

Et moi, dans le mémoire, dans la partie du mémoire que j'ai faite, ce que je dis c'est que, en fait, je les trouve extrêmement très, et voire trop prudent. Je pense que leurs, comment dirais-je, leurs projections sont faites en fonction de s'assurer que ce soit autofinancé plus qu'en

fonction de répondre la demande de recharge des voitures électriques.

C'est-à-dire qu'à mon avis, il va y avoir plus de demande que la capacité des bornes de recharge. Donc, pour moi, les seize cents (1600) bornes, parce que je le sais pas si vous êtes familiers avec le concept de perturbation technologique qui est, dans le fond, qu'on peut retrouver lorsqu'on regarde les ordinateurs portables comme ça, je veux dire, qui en avait il y a trente (30) ans; Internet, qui avait accès à ça il y a vingt (20) ans; ou les téléphones intelligents, qui avait accès à ça il y a dix (10) ans, bien aujourd'hui c'est rendu partout et ça a complètement modifié le portrait économique et social de la planète entière.

Bien, les voitures électriques c'est une perturbation technologique, ça veut dire que quand on parle d'une augmentation des voitures électriques comme si ce serait quelque chose de linéaire et de graduel et de tranquille, ça ne sera pas linéaire, ça ne sera pas tranquille parce que les technologies évoluent rapidement.

Comme je vous disais, quand on est rendu avec des bornes de recharge rapide qui peuvent

faire seize cents (1600) kilomètres/heure, et ça, c'était imprévisible il y a trois mois, donc l'évolution des technologies est tellement rapide que ce que ça veut dire c'est que l'adoption des véhicules électriques va se faire plus rapidement que la plupart des gens en doutent. On le voit dans les graphiques d'adoption de véhicules électriques, c'est une courbe qui est exponentielle.

Avec l'arrivée supplémentaire du rabais fédéral, moi je considère que les gens d'Hydro-Québec sont même timides quant au nombre de bornes de recharge rapide qu'ils vont vouloir adopter sur le territoire québécois.

Q. **[224]** Alors Monsieur Breton, compte tenu de l'évolution, des modifications possibles et probables au projet jusqu'en deux mille vingt-sept (2027), est-ce qu'il serait souhaitable que la Régie le suive annuellement.

R. Moi je pense qu'un suivi doit être fait pour s'assurer justement que l'évolution va aller dans le bon sens. Je connais assez Hydro-Québec pour savoir qu'ils sont, comment dirais-je... Bon, je vais revenir en arrière.

Ça fait assez longtemps que je travaille sur certains dossiers liés à l'énergie et les

transports pour savoir qu'Hydro-Québec, dans le passé, n'a pas fait preuve de leadership dans plusieurs dossiers liés à l'énergie puis à l'électrification des transports.

Or, ce n'est plus le cas. Sous la nouvelle direction et avec l'équipe du Circuit électrique, je vois qu'ils sont vraiment ouverts à faire en sorte de faire évoluer de la bonne manière l'électrification des transports et je pense qu'ils vont aussi être ouverts à ce que la Régie de l'énergie suive avec eux en temps réel qu'est-ce qui se passe. Pas en temps réel mais, je veux dire, de façon régulière parce que l'évolution technologique est tellement rapide, les choses évoluent tellement rapidement qu'il va falloir s'ajuster, il va falloir qu'on s'ajuste.

(14 h 35)

J'ai plein d'exemples comme ça sur l'évolution des batteries, l'évolution des bornes de recharge, l'évolution des voitures qui vont faire en sorte que je pense que l'évolution... un suivi doit se faire en conjonction avec Hydro-Québec.

Q. **[225]** Je vous remercie beaucoup, Monsieur Breton, et je remercie les trois meubles du panel, Monsieur

Fontaine et monsieur Deslauriers qui sont maintenant prêts à répondre à d'autres questions.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci. Ici, j'avais maître Cadrin. Pas de question. Maître Turmel?

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me ANDRÉ TURMEL :

Q. **[226]** Bonjour. Juste une question. Bonjour, Monsieur Breton.

R. Bonjour.

Q. **[227]** Vous avez mentionné donc la toute récente annonce de la batterie qu'on peut recharger qui est de cinq cents kilomètres (500 km) à l'heure?

R. C'est c'est pas la batterie c'est la borne de recharge.

Q. **[228]** La borne de recharge, O.K.

R. Oui. C'est les bornes de recharge qui peuvent recharger les voitures à cinq cents kilomètres/heure (500 km/h).

Q. **[229]** Quand vous dites cinq cents kilomètres/heure (500 km/h) c'est... pour une heure, elle pourrait donner l'équivalent de conduite...

R. Bien, en fait, en fait, pour vous donner un exemple très concret là, t'as une batterie avec une autonomie de cinq cents kilomètres (500 km)...

Q. **[230]** Oui.

R. ... ça veut dire que tu fais cinq cents kilomètres (500 km), après cinq cents kilomètres (500 km), t'arrêtes vingt (20) minutes, tu te recharges pour un autre cinq cents kilomètres (500 km), donc, ça veut dire qu'à cinq cents kilomètres/heure (500 km/h) heure, tu ne te recharges pas pendant une heure à cinq cents kilomètres heure (500 km/h), tu te recharges pendant vingt (20) minutes.

Q. **[231]** O.K.

R. Mais la vitesse recharge est de cinq cents kilomètres heure (500 km/h).

Q. **[232]** Et les bornes d'Hydro sont limitées à cinquante kilowatts (50 kW)?

R. C'est des bornes de cinquante kilowatts (50 kW) pour le moment, oui.

Q. **[233]** Et dans ce cas-là, ce dont vous nous parlez...

R. On est à deux cent cinquante kilowatts (250 kW).

Q. **[234]** C'est deux cent cinquante kilowatts (250 kW).

R. Oui.

Q. **[235]** O.K. Merci. De quelle compagnie parle-t-on?

R. Là, on parle de Tesla.

Q. **[236]** Tesla.

R. Mais aussi, il y a des constructeurs comme BMW et

d'autres qui s'en viennent avec des bornes de recharge beaucoup plus puissantes.

Q. **[237]** D'accord. Merci. Oui, oui, un instant. Un instant. Vous qui êtes donc un expert dans le domaine, de manière générale, est-ce que vous êtes un utilisateur vous-même de...

R. Au quotidien.

Q. **[238]** Au quotidien. Est-ce que vous...

R. Ma voiture est branchée dehors.

Q. **[239]** Est-ce que vous avez tendance normalement à recharger chez vous ou dans une borne publique?

R. C'est... c'est très variable en fait parce que je dirais que la majorité des recharges sont faites à la maison...

Q. **[240]** Oui.

R. ... mais du moment que tu t'éloignes un peu, bien, tu vas sur la route puis tu te recharges sur la route. Par exemple, on s'entend que de Baie-Saint-Paul à chez moi hier, je me suis rechargé sur plusieurs bornes du Circuit électrique, une... une à Baie-Saint-Paul, une à Québec, une à Saint-Louis-de-Blandford et une à Drummondville.

Q. **[241]** Et à votre connaissance, le coût de recharge dans une borne publique versus le coût de recharge

chez vous, quel est le plus cher ou quel est le moins cher?

R. C'est beaucoup plus cher sur les bornes publiques, les bornes BRCC.

Q. **[242]** D'accord.

R. Mais je veux dire, les gens sont prêts à payer ce coût supplémentaire pour dire : « On a ça parce que c'est une sécurité. »

Q. **[243]** O.K.

R. Dans le fond, ça fait partie... Comment dirais-je. C'est un cocktail complet c'est-à-dire que si on avait pas de borne de recharge à la maison, il y a des gens qui ont des voitures à petite autonomie, des voitures de première génération, il y en a qui se rechargent encore sur le cent dix volts (110 V). Mon ami, Jacques Duval, qui avait une Tesla, se rechargeait sur le cent dix volts (100 V) parce qu'il disait : « Moi, quand j'arrive chez nous, je suis là trois jours », mais c'est pas tout le monde qui a trois jours à attendre mais la réalité c'est qu'un ne va pas sans l'autre. C'est une combinaison idéale, c'est-à-dire qu'on a nos bornes de recharge à la maison mais on sait que quand on s'est va sur la route... Et c'était pas le cas...

Je vais vous donner un exemple, en deux

mille douze (2012), lorsque j'étais à l'Assemblée nationale, je ne me suis pas acheté de voiture électrique, je me suis acheté une voiture hybride rechargeable parce qu'il n'y avait pas de borne entre Montréal et Québec. Là, maintenant, j'ai une voiture cent pour cent (100 %) électrique parce que je sais que je peux me promener partout mais je peux me promener partout parce qu'il y a un réseau de bornes de recharge rapide qui n'est pas celui du privé, que le privé ne déploie pas, qui est celui de Circuit électrique.

Q. **[244]** D'accord. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Gertler.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les régisseurs, Franklin Gertler pour ROEÉ. J'ai juste quelques petites questions surtout pour monsieur Breton.

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me FRANKLIN S. GERTLER :

Q. **[245]** Je veux juste... Je vous ai bien... Bonjour, Monsieur Breton.

R. Bonjour.

(14 h 40)

Q. **[246]** Je vous ai bien entendu, je pense, sur

l'importance d'avoir... de couvrir les régions et même les routes qui ne sont peut-être pas l'Autoroute 10 ou 15 mais d'autres routes et ça, vous êtes d'accord avec ça, mais je veux vous demander par rapport à qu'est-ce qui est proposé par Hydro-Québec, qu'est-ce que ça implique pour le voyagement en dehors des frontières? Là on a parlé de personnes qui veulent aller dans le Maine ou la personne qui passe au Lac Mégantic ou la personne qui veut aller en Ontario en passant par l'Abitibi ou les personnes qui veulent juste aller en Ontario, mais par les voies conventionnelles, tous ces liens au Nouveau-Brunswick. Alors, qu'est-ce que vous diriez sur qu'est-ce qui est proposé?

R. Bien, en fait, si je ne m'abuse, ce qui est proposé par Hydro-Québec, c'est pour le réseau québécois, donc ce n'est pas pour l'extérieur du Québec.

Q. **[247]** Oui.

R. Donc, à mon avis, et ça je le perçois et je le sens quand je parle avec des électromobilistes de l'Ontario et des électromobilistes du Vermont, de l'État de New York ou d'ailleurs, ces gens-là, c'est sûr qu'ils sont toujours étonnés de voir à quel point notre réseau est développé.

Au Nouveau-Brunswick, je me rappelle, il y

a deux ans quand je suis allé aux Îles-de-la-Madeleine, je suis passé par le Nouveau-Brunswick et c'était très drôle parce que, entre le moment où je suis descendu au Nouveau-Brunswick et je suis revenu, je suis passé de deux bornes à sept bornes parce qu'ils en avaient installées pendant que j'étais là, donc ça se déploie rapidement. Et...

Q. **[248]** Des champignons.

R. Oui, vraiment. Et puis le plus drôle, c'est que je regardais les statistiques à ce moment-là sur le nombre de véhicules cent pour cent (100 %) électriques qu'il y avait au Nouveau-Brunswick, il y en avait cent (100). Donc, il y avait sept bornes pour cent (100) voitures. Donc, je veux dire, c'était parce que c'était une initiative du gouvernement pour faire en sorte d'accélérer ça.

Mais, il y a aussi le facteur qu'il n'y a pas de rabais au Nouveau-Brunswick pour les voitures électriques, donc c'est sûr que ça ne fait pas en sorte d'accélérer autant le déploiement des voitures électriques.

Q. **[249]** Hum, hum.

R. Mais, il y a une interopérabilité avec le Nouveau-Brunswick par rapport au Circuit électrique. En Ontario, c'est semi-interopérable parce qu'il y a

beaucoup de bornes du réseau FLO qui se sont déployées en plus de certaines bornes du Circuit électrique, mais lorsqu'on s'éloigne un peu puis que là on s'en va dans les réseaux Greenlots, eVgo, ChargePoint, et caetera, bien là ça devient plus un enjeu.

Et ça, je l'ai déjà dit tout à l'heure, moi, je pense qu'il va falloir commencer à travailler à faire des ententes de réciprocité pour que les gens des États-Unis viennent ici. De toute façon, ça va favoriser notre tourisme et les gens vont se sentir en sécurité de venir au Québec sachant que c'est simple d'utiliser leur propre carte ou leur application sans avoir à se casser la tête.

Q. **[250]** O.K. C'est bon. Je voulais juste savoir un peu plus spécifiquement.

R. Oui.

Q. **[251]** Est-ce que vous apercevez le projet d'Hydro-Québec comme étant un projet qui est comme un peu tourné vers l'intérieur ou est-ce qu'on dessert de manière adéquate les zones près des frontières?

R. Ah! Les zones près des frontières.

Q. **[252]** Oui.

R. Ah! O.K. O.K.

Q. **[253]** Pour permettre justement de se rendre, est-ce qu'on est assez...

R. O.K.

Q. **[254]** Je ne demande pas à Hydro-Québec d'aller desservir...

R. Non. O.K. Je comprends.

Q. **[255]** ... les autres places.

R. Oui, oui, oui. Bien, écoutez, moi, premier exemple de ça, si on regarde à la frontière entre le Nouveau-Brunswick et Québec ...

Q. **[256]** Oui.

R. ... ou, t'sais, la Gaspésie ou le bord de l'Ontario, par exemple, dans le coin de Gatineau, là ils commencent à déployer des bornes. Il va falloir qu'ils en déploient plus. Puis quand on regarde à la frontière du Vermont si on veut, il va falloir qu'ils en déploient plus.

Q. **[257]** O.K. Qu'Hydro-Québec en déploie plus?

R. Qu'Hydro-Québec en déploie plus, exactement.

Q. **[258]** O.K.

R. Mais, ça, ça, je pense qu'Hydro-Québec en est conscient. Je ne sais pas si vous savez, bien on a vu l'appel de proposition qui a été lancé il y a quelques jours. C'est que c'est pas tant la volonté d'Hydro-Québec des fois qui fait défaut, c'est

qu'il y a certains propriétaires de certains terrains qui ne veulent rien savoir. Moi, je me rappelle un dossier qui était vraiment totalement, comment dirais-je, crucial pour Hydro-Québec, c'était l'Étape dans le Parc des Laurentides pour monter au Saguenay.

Q. **[259]** Oui.

R. Pas de borne rapide à l'Étape là, t'as pas de voiture électrique qui se rend au Saguenay, puis t'en as pas qui vienne du Saguenay. Ça fait que c'est sûr que des endroits stratégiques comme ça, il faut vraiment trouver des moyens de faire en sorte que les propriétaires de terrains stratégiques puissent accepter... Moi, je pense qu'il y a là un enjeu incontournable. Absolument.

Q. **[260]** Là ça m'amène à ma deuxième question que je veux vous poser. C'est justement par rapport au... Est-ce que vous pensez qu'on tient compte, de manière adéquate dans la proposition, des bénéfices qui peuvent être réalisés par les partenaires privés, en raison des personnes qui restent plus longtemps quand on prend un repas, qui font des achats? Est-ce qu'on devrait, est-ce que la Régie devrait en tenir compte dans son analyse du projet? (14 h 45)

R. Écoutez, oui, je pense qu'ils devraient en tenir compte dans leur projet parce qu'il y a un intérêt économique pour les partenaires d'avoir de l'installation de bornes. Moi, je peux vous dire que depuis quelques années j'en ai mangé du poulet parce qu'à la quantité de bornes de recharge de niveau 2, de niveau 3 qu'il y a dans les St-Hubert à travers le Québec parce que c'est le principal partenaire du Circuit électrique, demandez aux électro-mobilistes s'ils ont mangé du poulet St-Hubert, je peux vous dire qu'ils en ont mangé beaucoup. Mais, ça, c'est justement... c'est un justement des avantages d'avoir été partenaire du Circuit électrique. Ça fait en sorte qu'on mange du poulet, puis on va chez Rona. C'est vraiment, c'est exactement ça.

Q. **[261]** Et est-ce que... Vous avez parlé de l'Étape. Moi, j'ai déjà resté à Chicoutimi, alors je sais de quoi vous parlez.

R. O.K.

Q. **[262]** Mais sur la présentation l'autre jour des témoins d'Hydro-Québec, c'est la B-0037, on voit une espèce de station avec des lumières mauves...

R. Oui.

Q. **[263]** ... en page couverture. J'étais un peu

surpris. Est-ce qu'on a besoin, au niveau de l'aménagement de faire en sorte que les stations de recharge comme ça prennent autant de place que les stations d'essence ou est-ce qu'on peut avoir un autre paysage?

R. O.K. Attendez un petit peu, là! Je veux juste être certain que je... Est-ce que vous parlez de cette image-ci?

Q. **[264]** Oui.

R. O.K. Donc, vous, vous trouvez que, ça, ça prend beaucoup de place?

Q. **[265]** Bien, je ne sais pas. Ça a l'air...

R. O.K.

Q. **[266]** ... être dans un grand stationnement, beaucoup d'asphalte.

R. O.K. Je vais vous expliquer la réalité telle qu'on la vit lorsqu'on est un propriétaire de voiture électrique. Tu arrives à une station-service. Il pleut dehors. Tu as un énorme auvent au-dessus des pompes à essence puis, là, tu as un dépanneur pas loin. S'il vente ou il pleut ou il y a une température qui est maussade, ce n'est pas si mal. Si on regarde ces bornes-là, O.K., ça, c'est les super stations, ça, c'est des belles photos. Mais il y a beaucoup de bornes de recharge rapide du

Circuit électrique d'Hydro-Québec, encore trop à mon avis, qui sont situées dans le coin d'un stationnement, il n'y a pas d'auvent, il n'y a rien.

Là, il mouille, il neige. Là, tu as la souffleuse ou bien tu as la pelle mécanique qui est passée, qui a pelleté ça par-dessus la borne de recharge rapide. Et, là, il y a ma blonde avec ses talons hauts puis sa jupe, là, qui doit passer par-dessus le banc de neige pour aller se rendre jusqu'à la borne rapide. Ça fait que de dire que, ça, c'est un déploiement qui est trop -comment dirais-je- luxueux, en fait c'est exactement le contraire. C'est-à-dire que, ça, ça fait en sorte que, du moment qu'il y a de la neige ou bien il y a des endroits où c'est boueux, ça décourage les gens de vouloir se brancher sur une borne de recharge rapide justement parce que ce n'est pas situé nécessairement à un endroit qui est à l'abri des intempéries, qui est bien situé.

Donc, c'est... Je vous le dis, là, au quotidien, c'est le contraire. Parce que la très grande majorité des bornes de recharge rapide installées au Québec, ce n'est pas des super stations comme ça et c'est dans le fond du

stationnement. Même les endroits les plus beaux, là, si on regarde, par exemple, chez Crevier à Beloeil, bien, c'est dans le fond du stationnement. Là, c'est moins pire parce qu'on n'est pas dans la boue. Mais je vous dis, il y en a plusieurs qui sont dans la boue, qui sont sur le bord du banc de neige.

Q. **[267]** O.K. Deux autres petites questions. D'abord, vous avez mentionné les Îles-de-la-Madeleine et Gaspésie. Nous, un des membres de notre regroupement est un groupe d'énergie environnement aux Îles-de-la-Madeleine.

R. Oui.

Q. **[268]** Juste avoir un peu plus de précision. Parce qu'en contre-interrogatoire, les témoins d'Hydro-Québec semblaient me dire que, bon, Gaspésie est déjà...

R. Bien desservie, oui.

Q. **[269]** ... bien desservie.

R. Oui.

Q. **[270]** Alors, je ne sais pas si vous êtes d'accord avec ça, puis quel serait votre commentaire. Parce qu'on parle de la région administrative, si je comprends bien, Gaspésie...

R. Gaspé, les Îles.

Q. **[271]** Les Îles.

R. Ça, il y a une nuance à faire.

Q. **[272]** Oui.

R. Bien, écoutez, pour vous donner une idée à quel point la région de la Gaspésie est bien desservie, il y a plus de bornes de recharge du Circuit électrique en Gaspésie qu'à Montréal.

Q. **[273]** O.K.

R. Ça fait qu'ils sont mieux desservis que Montréal l'est, factuellement parlant. Là, on en annonce bientôt qui s'en viennent, des bornes de recharge rapide, sur l'île de Montréal. Il n'est pas trop tôt. Moi, je l'ai souligné à plusieurs reprises. Pour ce qui est des Îles-de-la-Madeleine, moi, lorsque je suis allé il y a deux ans, il n'y avait pas de bornes de recharge rapide. Cela dit, on va être tout à fait honnête, lorsqu'on est aux Îles-de-la-Madeleine, on ne part pas pour faire quatre cents (400) kilomètres, parce que c'est une île. Donc, il y a des bornes de recharge de niveau 2 du Circuit électrique sur l'île qui fait le travail. Mais je ne pense pas que ce serait un luxe de mettre au moins une borne de recharge rapide sur les Îles-de-la-Madeleine.

Q. **[274]** Dernière chose. Je voulais juste voir avec

vous. Vous avez mentionné le fait, je pense que c'est qu'Hydro-Québec qui va desservir certaines régions ou certaines routes moins fréquentées...

R. Si je peux intervenir là-dessus.

Q. **[275]** Oui.

R. Écoutez, moi, ça me fait penser un peu à Poste Canada versus Purolator ou UPS. C'est-à-dire que Poste Canada, souvent, a l'obligation d'aller servir les gens dans les endroits éloignés, parce que les UPS puis les Purolator de ce monde ne veulent pas y aller parce que ce n'est pas payant, parce qu'il n'y a pas assez de densité de population. Bien, dans le cas du privé, là, dans le cas des bornes de recharge rapide, c'est encore plus flagrant, c'est-à-dire si le Circuit électrique ne va pas à Havre-Saint-Pierre, puis dans des endroits plus éloignés, personne ne va y aller. Donc, ces gens-là vont rester avec des voitures à essence.

(14 h 50)

Q. **[276]** O.K. Est-ce que pour y arriver, vous pensez que la Régie serait bien visée de demander à Hydro-Québec de garder un déploiement qui est plus région, puis de plus laisser la ville à la concurrence ou au privé?

R. Bien la réalité c'est que, même dans les villes, je ne vois pas vraiment ce que le privé a fait à date. Écoutez, le nombre de bornes de recharge rapide installées par le privé depuis le début, on s'entend que ça a commencé il y a presque sept (7) ans.

Q. **[277]** Hum hum.

R. O.K.? Je veux dire c'est, c'est une petite borne ici et là. Je veux dire quand moi je parle avec le patron, le propriétaire de EVduty, le propriétaire de Flo, les gens de ChargePoint, c'est gens-là ne s'en vont pas vers le déploiement massif de bornes de recharge rapide. Puis, contrairement à ce que certains pourraient croire, c'est que d'un côté tu as l'avantage, tu as le désavantage en région de dire tu n'as pas une grande densité de population. Le désavantage en ville c'est quoi? C'est de trouver des terrains abordables. Ça fait que ces deux problématiques différentes, mais c'est des problématiques qui ne sont pas faciles pour quelqu'un du privé qui dit : « Bien nous autres, on va faire de l'argent avec ça... », parce que les gens nous le disent carrément, ce n'est pas avec ça qu'ils font de l'argent.

Q. **[278]** O.K. je n'ai pas d'autres questions. Merci

beaucoup.

R. Merci.

Q. **[279]** Merci, Madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Gertler. Maître Sicard.

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me HÉLÈNE SICARD :

Me HÉLÈNE SICARD :

Bonjour. Hélène Sicard pour Union des consommateurs.

Q. **[280]** Bonjour, Monsieur Breton.

R. Oui, bonjour.

Q. **[281]** Mes questions sont toutes pour vous. Vous nous avez appris plein de choses, dont que des bornes à deux cent cinquante kilowatts (250 kW) qui pourraient charger les voitures beaucoup plus rapidement...

R. Oui. Arrivent sur le marché.

Q. **[282]** Arrivent sur le marché et c'est une question de mois.

R. Bien, en fait, il y en a déjà qui sont déployées présentement.

Q. **[283]** O.K. Alors, de votre avis, là le projet d'Hydro, sur une période dix ans, nous met toutes des bornes à cinquante... ?

R. Kilowatts (50 kW).

Q. **[284]** Est-ce qu'il n'aurait pas dû y avoir dans ce projet ou est-ce qu'il ne devrait pas y avoir amendement ou amélioration au projet pour inclure des bornes de deux cent cinquante kilowatts (250 kW)?

R. Écoutez, moi ce que j'ai vu dans leurs documents, c'est qu'ils sont déjà en train de tester dès cette année des bornes plus puissantes que cinquante kilowatts (50 kW). Effectivement, eux autres, ce qu'ils disent, dans le fond, leur scénario de départ, c'est de dire, on va installer les bornes de cinquante kilowatts (50 kW) et si on installe les bornes, des BACC plus puissante, c'est-à-dire que mettons à un endroit, si je ne me trompe pas là, vous me corrigerez si je me trompe, mais par exemple, si c'est un endroit où tu as deux BACC de cinquante kilowatts (50 kW), bien on va combiner ça pour faire une BACC de cent kilowatts (100 kW), c'est ça? Grosso modo?

Donc, ce que ça veut dire, c'est que c'est déjà prévu dans le scénario, mais moi je pense que les bornes de cinquante kilowatts (50 kW) vont encore avoir leur pertinence, mais il va falloir installer aussi des bornes plus puissantes pour des véhicules...

Q. **[285]** Aussi.

R. Qui vont être capables d'avoir une capacité supplémentaire.

Q. **[286]** O.K.

R. Ce vers quoi on s'en va dans les véhicules électriques...

Q. **[287]** Oui.

R. C'est... Je peux vous donner un exemple avec deux constructeurs. Il y a deux constructeurs qui s'en vont avec la voiture électrique en modèle petite batterie et le modèle électrique plus grosse batterie. Donc, ça veut dire que pour ceux qui ont des besoins moins grands, il n'y aura pas besoin d'y avoir une borne de recharge aussi rapide, parce que la batterie va se recharger plus rapidement, parce qu'elle est plus petite. Pareil comme un réservoir. Les plus grosses batteries vont être capables de prendre des bornes de recharge rapide plus puissante.

Q. **[288]** Maintenant, je présume qu'un borne de recharge pour deux cent cinquante kilowatts (250 kW) est-ce que le prix va être comparable, c'est-à-dire cinquante (50 kW), puis deux cent cinquante (250 kW), c'est un pour cinq, la capacité...

R. Oui. Le prix ne sera pas un pour cinq.

Q. **[289]** Mais au niveau du prix?

R. Si c'est ça votre question?

Q. **[290]** O.K. Ça va être à peu près quoi le prix?

R. Bien moi, les pronostics que j'ai entendus, c'était à peu près cinquante pour cent (50 %) plus cher pour une borne plus puissante.

Q. **[291]** Jusqu'à deux cent cinquante (250 kW)?

R. Bien moi, c'est ce que j'avais... Moi, les chiffres que j'avais, c'était jusqu'à cent cinquante kilowatts (150 kW). Deux cent cinquante kilowatts (250 kW), je n'ai pas les prix.

Q. **[292]** O.K., mais à cent cinquante (150 kW), ça coûterait le double d'une borne à cinquante (50 kW)?

R. Ça coûterait cinquante pour cent (50 %) plus cher.

Q. **[293]** Cinquante pour cent (50 %) plus cher. O.K. Alors, maintenant, vous avez parlé des gens qui vont être, je suis une de ça, techniquement incompétents et qui ne sauront pas, technologiquement incompétents. Alors, qui vont faire des erreurs et pousser sur le mauvais bouton ou tout ça. Est-ce qu'il y a une possibilité que ces gens-là, ne sachant pas utiliser les bornes comme il faut, endommagent les batteries du

véhicule...

R. Non.

Q. **[294]** Ou se créent des dommages corporels à eux...

R. Non.

Q. **[295]** En manipulant.

R. Non.

(14 h 55)

Q. **[296]** Donc, il n'y a pas de danger?

R. Non, il n'y a pas de danger. Non parce que...

Q. **[297]** Niveau zéro...

R. Non, mais c'est une excellente question. Parce que, en fait, les gens pourraient dire, bien, là, t'sais, c'est du courant continu, il y a plus une question de danger. Mais la réalité, c'est que quand on branche la voiture...

Q. **[298]** Oui.

R. ... si on ne pèse pas sur le bouton, ça ne charge pas. Et si on pèse sur le bouton, ça barre le pistolet. Donc, il n'y a pas de danger d'électrocution ou quoi que ce soit.

Q. **[299]** Et si je mets du deux cent cinquante (250), s'il y avait des deux cent cinquante (250) sur une voiture qui a une toute petite batterie, qui n'est pas capable, elle va être capable...

R. C'est la voiture qui limite la recharge.

Q. **[300]** Qui va s'arrêter?

R. Oui.

Q. **[301]** Et une question pour vous. Vous nous avez dit tout à l'heure être allé à Baie-St-Paul. J'ai bien compris, vous vous êtes arrêté quatre fois pour vous charger en revenant?

R. Trois fois en revenant, oui. Parce que, moi, j'étais avec une voiture électrique de première génération, une Chevrolet Spark électrique, pour ne pas la nommer, donc avec une toute petite autonomie. Donc, il a fallu que j'arrête plus souvent.

Q. **[302]** Puis quand vous vous êtes arrêté, vous vous êtes rechargé en quoi, vingt (20) minutes?

R. Ah non, non, non, dix (10), quinze (15) minutes.

Q. **[303]** O.K. Quand même.

R. Oui.

Q. **[304]** Et c'était à des bornes de recharge rapide?

R. Oui. À tel point que, à une borne, à un moment donné, je me suis commandé un hamburger, puis la commande est arrivée, la voiture avait fini de charger, il a fallu que je sorte pour aller débrancher la voiture avant que je mange mon hamburger.

Q. **[305]** O.K. Je vous remercie.

R. Ce n'était pas du poulet cette fois-là.

Q. **[306]** Je vous remercie pour ces informations.

R. On ne peut pas tout le temps manger du poulet quand même.

Q. **[307]** Merci à la Régie. Ça complète mes questions.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Sicard. Maître Tremblay?

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Q. **[308]** Bonjour. Bonjour à vous trois. Je vais avoir un petit nombre de questions pour monsieur Breton. Bon. Je n'ai pas l'habitude de faire des contre-interrogatoires de type « sweet heart », je ne le ferai pas aujourd'hui. Je vais simplement identifier certains éléments pour lesquels il y a une divergence de point de vue entre monsieur Breton et notre preuve. Un de ceux-là, c'est le ratio véhicule tout électrique versus véhicule hybride rechargeant.

M. DANIEL BRETON :

R. Oui.

Q. **[309]** Vous avez... Bien, je pense qu'on s'entend tous pour ce qui est du portrait aujourd'hui, qu'on peut constater à même les chiffres de la SAAQ. La valeur de cinquante-six (56 %) pour quarante-quatre (44 %) que vous avez mentionné tantôt...

R. Oui.

Q. **[310]** ... ça, c'est pour, ce serait donc un ratio sur cent (100) véhicules électriques, il y en aurait cinquante-six (56 %) VEÉ et quarante-quatre (44 %) VHR, ou le contraire?

R. En fait, c'est ce qu'on voit dans les chiffres du gouvernement du Québec en lien avec la Loi. Mais aussi, c'est que ce que je vous disais tout à l'heure quand je parlais des constructeurs automobiles qui disent que... Parce que, dans le fond, moi, je parle avec des constructeurs. Et ces gens-là me disent de ce qui s'en vient dans un an, dans deux ans, dans trois ans, dans quatre ans, dans cinq ans. Mon travail à temps plein, c'est ça.

O.K. Donc, ce que je vois, c'est que la majorité des véhicules qui s'en viennent sur le marché ne sont pas des voitures cent pour cent électriques, mais sont des voitures hybrides rechargeables. Donc, c'est pour ça que quand on parle d'un ratio de quatre-vingts pour cent (80 %) de voitures cent pour cent électriques à l'horizon deux mille vingt-sept - deux mille vingt-huit (2027-2028), « I beg to differ » comme on dit, parce que... On va se dire les vraies choses, là.

La plupart des constructeurs automobiles ne

vont pas dans l'électrification des transports dans la joie et l'allégresse. C'est-à-dire qu'ils y vont de reculons. Ils sont forcés par des constructeurs comme Tesla; ils sont forcés par des réglementations qui les obligent à aller dans ce sens-là. Et donc, ils sortent un modèle fort pour dire, ça, c'est notre Tesla Killer. O.K. Mais pour la majorité des autres véhicules, ça va être de l'hybride ou de l'hybride rechargeable.

Et Toyota, c'est le meilleur exemple. Ils ont un véhicule hybride rechargeable et huit modèles hybrides. Et dans un horizon court, on parle de Toyota qui est un constructeur somme toute très important. Eux ne prévoient même pas un seul véhicule cent pour cent électrique d'ici deux, trois ans. Ça nous amène en deux mille vingt-deux (2022). Ça fait que c'est pour ça que je ne suis pas tout à fait d'accord avec votre projection.

Q. **[311]** Non, je comprends. Mais je veux juste bien comprendre le chiffre, il s'applique à quand. Alors, est-ce que vous confirmez que le cinquante-six (56 %) sur quarante-quatre (44 %), c'est cinquante-six (56 %) VEÉ puis quarante-quatre (44 %) VHR?

R. Écoutez, on peut sortir notre mémoire. Attendez un

petit peu!

Q. **[312]** Puis l'autre question en même temps c'est : C'est en quelle année que, selon vous, on va atteindre ce ratio?

R. Attendez un petit peu! On avait ça à quelle page déjà? Dans notre mémoire, c'était...

Me DOMINIQUE NEUMAN :

C'est la page qu'on a corrigée tout à l'heure.

M. DANIEL BRETON :

R. La page 12. Non, c'est la page 12 en fait. Voyez-vous c'est marqué...

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Madame la greffière, si vous voulez projeter la page 12.

M. DANIEL BRETON :

R. « Scénario du règlement », dans les ventes de VZE des constructeurs assujettis, en deux mille vingt-cinq (2025), cinquante-six pour cent (56 %) de VZE versus quarante-quatre pour cent (44 %) de véhicules à faible émission.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Q. **[313]** Parfait. En deux mille vingt-cinq (2025)?

R. En deux mille vingt-cinq (2025) exactement.

(15 h 00)

Vous avez mentionné tantôt donc que... Votre

conclusion sur ce point-là à l'effet que les véhicules hybrides rechargeables ça va rester important, mais vous affirmiez du même souffle également, j'ai noté votre mention, ça va accélérer le besoin de BRCC. Donc, étant donné que vous avez moins de VEÉ selon votre opinion dans ce qu'on va voir dans le futur, en quoi est-ce que ça va quand même accélérer le besoin de BRCC?

R. Parce que, pour la très grande majorité des gens, passer à une voiture hybride rechargeable, c'est l'étape vers le voiture électrique. C'est-à-dire que la majorité des gens qui se sont achetés des Volt, aujourd'hui, sont rendus avec des voitures cent pour cent électriques. Donc, c'est un passage obligé, je dirais, pour beaucoup de monde qui craignent un peu, qui ne sont pas certains.

Il y a beaucoup de... Vous savez, la réalité, c'est que dans la majorité des ménages aujourd'hui, on retrouve deux, trois et même quatre voitures. Donc, la voiture cent pour cent électrique ça va être une des voitures. Il y en a d'autres qui vont dire, bien la deuxième, ça ne sera pas une cent pour cent électrique. Ça va être une hybride rechargeable, parce qu'ils disent : « Bien, tu sais, si jamais on va plus loin, on ne

sait pas trop. Justement, si on va au États-Unis, on ne veut pas à avoir à se casser la tête à chercher des bornes. »

Donc, c'est certain que ça va quand même accélérer les besoins pour les BRCC. Comment dirais-je ça, il y a un autre facteur par exemple qui va jouer et ça on va le savoir bientôt, c'est que le gouvernement du Canada a annoncé un rabais de cinq mille dollars (5000 $) à l'achat d'une voiture cent pour cent électrique, mais leur annonce était tellement floue et il y a tellement de, comment dirais-je, de spéculations sur ce qui va vraiment être annoncé et qui va entrer en vigueur dans quelques semaines, c'est que, si dans deux semaines ou dans trois semaines, le gouvernement dit : « Nous annonçons un rabais de cinq mille dollars (5000 $) qui va n'être que pour les véhicules cent pour cent électrique. », cela n'aura pas le même résultat que s'ils disent : « On annonce un rabais de cinq mille dollars (5000 $) pour les véhicules cent pour cent (100 %) et aussi un autre rabais pour les véhicules hybrides rechargeables. » Donc, ça va influencer la demande de voitures électriques versus les voitures hybrides rechargeables et ça on va le savoir dans

quelques semaines.

Q. **[314]** O.K. Donc, finalement, je vous écoute là, puis sur le point que le véhicule hybride rechargeable est une technologie de transition, c'est ce qu'Hydro-Québec a dit, finalement vous êtes d'accord avec ça. La seule nuance c'est que vous voyez ça peut-être...

R. Plus long.

Q. **[315]** Que cette technologie de transition-là va rester un petit peu plus longtemps que ce qu'Hydro-Québec a dit.

R. Oui.

Q. **[316]** C'est simplement ça, puis dans le fond vous êtes d'avis également que ce ratio-là, bien c'est vivant. Ça peut dépendre également, non pas seulement des bornes, mais également de politiques publiques comme celles...

R. Absolument.

Q. **[317]** De subvention des gouvernements.

R. C'est certain.

Q. **[318]** Très bien.

R. Un des sujets de discussion devant la Régie, puis vous l'évoquiez tantôt, c'est la question des coûts, hein?, associés au projet d'installation de bornes de recharge rapide.

R. Oui.

Q. **[319]** Certains intervenants parlent de déploiement dit « optimal ». Alors, j'aimerais ça savoir ce que vous en pensez vous. Quel est un déploiement optimal des bornes sans tenir compte de l'aspect coûts, puis un déploiement optimal des bornes en tenant compte de l'aspect des coûts, c'est-à-dire que vous avez entendu le témoignage des gens d'Hydro ou vous le connaissez certainement que ce projet-là, il se veut neutre finalement quand on regarde l'ensemble des coûts, l'ensemble des revenus y compris recharge à la maison.

R. Oui.

Q. **[320]** Alors, dans votre analyse, est-ce que vous suggérez, bien : « Mettez-en le plus possible, puis au diable les dépenses » ou est-ce que vous avez une certaine retenue au niveau du coût de déploiement que ça peut représenter pour le Distributeur dans son projet.

R. C'est « au diable les dépenses ». Non c'est une blague. Sérieusement, en fait, ce qu'on regardait, c'était les ratios de bornes de recharge rapide en fonction du nombre de véhicules électriques qu'on trouvait dans d'autres pays et ce qu'on voyait, c'était qu'un ratio, parce que écoutez, on va

revenir justement dans les tableaux qu'on a, attendez un petit peu... Nombre de bornes de recharge publiques européennes.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Q. **[321]** Page 15 peut-être?

R. Voilà, en page 14.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Q. **[322]** Votre ratio à vous c'est un/vingt-cinq (1/25).

(15 h 05)

R. Donc, ce qu'on voit ici, c'est qu'on a un ratio, dépendant des pays, qui se joue entre dix voitures électriques par BRCC publiques en Corée et là ça augmente. On arrive au Canada, on est à peu près à trente-cinq (35) et en Norvège, c'est là où est-ce qu'il y en a le moins, c'est-à-dire à peu près cent (100) voitures électriques par BRCC publique. Et, là, Hydro-Québec parlait d'un réseau de deux cent cinquante (250). Nous, on disait, c'est vraiment beaucoup trop timide. Donc, on risque de se retrouver avec des problèmes de congestion.

C'est pour ça, lorsque j'en avais parlé en commission parlementaire, pour s'assurer d'avoir un déploiement optimal, on avait suggéré qu'une partie de l'argent vienne du Fonds vert. Parce que le

Fonds vert, ça sert à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Une partie de l'argent du Fonds vert n'est pas utilisée, et donc aurait pu être déployée pour aider Hydro-Québec, surtout dans les premiers temps. C'est-à-dire que, dans le fond, l'argumentaire qu'on nous disait, c'est, bien, au fur et à mesure que l'argent rentre, on va commencer à installer de plus en plus de bornes de recharge rapide.

Or, il y a présentement un problème à certains endroits où il n'y a pas de bornes de recharge ou il n'y a pas assez de bornes de recharge, il y a de la congestion. Il y a plusieurs fois, moi, ça m'est arrivé de devoir attendre à une borne de recharge rapide à Drummondville, à Montmagny, à Sainte-Julie parce que tu est deux ou trois voitures à attendre en ligne. Et puis lorsqu'une borne de recharge rapide, tu es le troisième à passer, la borne n'est plus rapide, on s'entend. Je veux dire, là, ça veut dire que tu es là pendant une heure, une heure et demie.

Donc, nous, on disait que, pour les premiers temps, ça serait vraiment important de faire en sorte qu'Hydro-Québec puisse accélérer dans les premiers mois ou les deux premières années

le déploiement des bornes de recharge rapide. Là, lorsqu'il y a eu l'annonce faite par le gouvernement fédéral au mois de janvier pendant le Salon de l'auto, ils ont dit, bien, ça, ça va nous aider à accélérer le déploiement des bornes de recharge rapide pendant la première année.

Mais tout ça, à mon humble avis, ça demeure... moi, je pense, et peut-être que je me trompe, mais je pense que la prérogative d'Hydro-Québec a été justement d'être timide pour faire en sorte de dire, bien, on va en déployer moins, mais comme ça on va s'assurer de couvrir nos coûts financièrement parlant. Est-ce que c'est une stratégie qui est optimale d'un point de vue du service à donner aux électromobilistes et aux consommateurs en ce qui a trait au nombre de bornes de recharge rapide? Je ne crois pas.

Mais je comprends la prérogative d'Hydro-Québec qui s'est fait critiquée à maintes reprises de façon absolument fausse d'ailleurs dans certains médias par le fait que c'était du gaspillage de fonds publics. Donc, sachant qu'Hydro-Québec se retrouve un peu entre l'arbre et l'écorce dans ce dossier-là, je peux comprendre qu'il ait voulu être plus prudent. Je dirais ça comme ça.

Q. **[323]** Je comprends. Mais donc, pour vous, un déploiement optimal ne passe pas nécessairement par la rentabilité d'un projet BRCC. On pourrait franchir la ligne de la non-rentabilité dans ce dossier-ci.

R. Parce que... En fait, c'est que lorsqu'on parle de rentabilité, ça veut dire qu'on dit, est-ce qu'Hydro-Québec va avoir un certain montant d'argent et, de l'autre côté, va être capable, avec ce montant d'argent-là, va être capable de déployer un nombre suffisant de bornes pour faire en sorte qu'il s'auto-finance ou qu'il soit fiscalement neutre. Dans le fond, c'est ça qu'on dit, n'est-ce pas?

Moi, ce que je dis, c'est qu'il y a des facteurs qui doivent entrer en ligne de compte qui ne sont pas considérés présentement : facteur des enjeux sur la santé et les coûts de santé; facteur sur les emplois au Québec liés à l'électrification des transports, qui sont des facteurs économiques tout aussi importants; le dossier de la lutte aux changements climatiques. Il y a présentement des acteurs... Je peux vous donner un exemple très concret. Il y a présentement des acteurs en électrification des transports aussi bien au niveau

national, au niveau canadien qu'au niveau international qui sont en train de se déployer et qui sont en train de développer des projets en Ontario.

Et lorsque le gouvernement de Doug Ford a dit, nous, on met fin aux rabais puis on arrête le déploiement des bornes, ils ont dit, bon, bien, c'est fini, on ne va plus en Ontario. Donc, ça, c'est des gens qui s'en viennent vers le Québec parce qu'ils voient qu'il y a là du sérieux, qu'ils voient qu'il y a vraiment une volonté réelle de déployer plus de bornes de recharge et d'appuyer l'électrification des transports. Mais, ça, c'est aussi un enjeu économique.

Donc, Hydro-Québec participe à un plus grand but qui est celui de la société québécoise et du gouvernement du Québec de faire du Québec un leader en électrification des transports. Est-ce que c'est comptabilisé dans les chiffres d'Hydro-Québec? Non. Ça fait que, donc, c'est là où je considère qu'Hydro-Québec se retrouve un peu pris entre l'arbre et l'écorce, parce qu'on leur dit, faites-en le maximum possible mais il ne faut pas que ça coûte rien de plus, il faut juste que ce soit les électromobilistes qui paient.

Mais la réalité, c'est que c'est tous les Québécois qui vont bénéficier de coûts de santé, qui vont être amoindris par une meilleure... moins de pollution atmosphérique et la création d'emplois en électrification des transports, que ce soit pour les véhicules, on parlait des camions tout à l'heure, que ce soit pour les bornes, que ce soit pour les batteries, et caetera, et caetera. Donc, l'équation est plus compliquée qu'il n'y paraît au premier abord. Si je pouvais ajouter quelque chose sur ce qu'on vient de dire.

(15 h 10)

Q. **[324]** Je vous en prie.

R. Il y a une chose très importante qui doit être dite, c'est que beaucoup de gens m'interpellent sur les possibilités de recharge rapide en région plus éloignée. C'est-à-dire que moi je reste en Montérégie, je reste pas loin de Saint-Hyacinthe donc moi, oui, je reste en région, je reste en campagne, il y a des bornes de recharge rapide pas loin.

Mais lorsque tu t'éloignes dans les plus grandes, tu sais, en Abitibi, à Havre-Saint-Pierre, au Saguenay, à Charlevoix, et cetera, les gens qui restent dans ces régions-là ont plus de craintes

parce qu'ils disent on se sent un peu plus éloignés du réseau, on se sent moins accessibles. On n'a pas l'impression qu'il y a autant, comment dirais-je, de support d'Hydro-Québec ou du Circuit électrique pour les bornes de recharge rapide et c'est pour ça que, à mon avis, et ça je l'ai dit dans le passé, c'est que le Circuit électrique est en voie de devenir un service essentiel en matière de mobilité durable comme Hydro-Québec est devenue un service essentiel au fil du temps.

Donc, ça veut dire que vous avez, si on vous donne les moyens de vos ambitions, vous avez une responsabilité équivalente au fait que ça devient un service essentiel. C'est-à-dire que les gens ils veulent avoir un service à la hauteur de leurs besoins par rapport au fait qu'ils se retrouvent avec des voitures électriques dans des régions plus éloignées.

Q. **[325]** Dans votre preuve, on parlait du ratio tantôt.

R. Oui.

Q. **[326]** Du nombre de véhicules électriques par borne.

R. Oui.

Q. **[327]** Je pense que vous êtes à un pour vingt-cinq (1:25) dans votre ratio.

R. Oui.

Q. **[328]** Au cours des dernières journées d'audience, depuis lundi, les témoins du Distributeur et l'expert, monsieur Horii – vous l'avez peut-être écouté – mentionnaient leur revue de littérature relativement à un ratio qui semblait faire consensus, à tout le moins, jusqu'à ce qu'on vous écoute aujourd'hui...

R. Oui.

Q. **[329]** De un pour deux cent cinquante (250) à terme.

R. Oui.

Q. **[330]** Alors, de votre côté, j'imagine que vous connaissez aussi cette littérature-là. Comment est-ce que vous conciliez ces chiffres-là avec votre ratio que vous présentez dans votre...

R. Moi je vais vous dire honnêtement, je sais pas où il les a pris ses chiffres parce que moi je regarde les chiffres à travers le monde de l'Agence internationale de l'énergie, de Bloomberg, et c'est pas du tout vers ça moi que je vois qu'on s'en va. C'est vraiment, je ne comprends pas qu'il pense qu'une voiture pour deux cent cinquante (250) bornes (sic) ça va faire le travail.

Je suis stupéfait et j'étais stupéfait en juin dernier lorsque Hydro-Québec est venue nous

parler du ratio de deux cent cinquante (250) véhicules électriques par borne. Je demeure tout aussi stupéfait. Je trouve que vous sous-estimez les besoins.

Mais, tu sais, comme je vous dis, j'ai vraiment l'impression que vous le faites parce que vous dites, bien, nous autres on veut rester, on veut s'autofinancer et que la prérogative est plus ça que celle de dire on va installer assez de bornes rapides pour les voitures cent pour cent (100 %) électriques.

Q. **[331]** Est-ce qu'on compare des pommes et des pommes? Je pense qu'on a utilisé souvent cette expression-là dans l'audience dans le sens où, je pense même que vous le mentionnez dans votre rapport mais ce que disait madame Lampron hier c'est qu'il y a un enjeu qu'elle appelait méthodologique, c'est-à-dire qu'est-ce qu'on compare? Est-ce qu'on compare à travers les pays que des BRCC, est-ce qu'on prend bien le nombre de bornes versus non pas le nombre de connecteurs et des enjeux méthodologiques comme ça.

R. Faites-vous en pas...

Q. **[332]** Ça, est-ce que ça peut expliquer la...

R. Non, non, justement, ça fait partie de notre

réflexion ça. On mélange pas les pommes et les oranges, on n'y va pas avec les bornes du type BYD avec des bornes triphasées, je veux dire, c'est très simple. Et donc, c'est justement là où on voit qu'il y a un sérieux problème, c'est qu'on se dit vous allez pas installer assez de bornes.

Q. **[333]** Je prends l'exemple dans votre graphique, je vois la, prenons la colonne Canada.

R. Oui.

Q. **[334]** C'est un pour trente-cinq (35).

R. Oui.

Q. **[335]** Dans la preuve d'HQD, c'était un pour cent douze (112).

R. Oui.

Q. **[336]** Pourtant, c'est un snapshot aujourd'hui ou à peu près.

R. Oui.

Q. **[337]** De prime abord, on prend un snapshot vous et HQD puis on n'arrive pas à la même valeur de l'ordre du triple. Êtes-vous sûr qu'on compare des pommes et des pommes dans tout ça?

R. Oui, puis je peux vous le dire parce que j'ai fait ces analyses-là avec le physicien Pierre Langlois, qui est aussi un spécialiste en électrification des transports.

Regardez, si on regarde à la page précédente, page 13, proportions des véhicules électriques à batterie VÉB versus hybrides rechargeables au trente et un (31) décembre deux mille dix-sept (2017), on voyait qu'on était à peu près à cinquante-cinquante (50-50), on est à pile cinquante-cinquante (50-50). On est dans les bons ratios.

(15 h 15)

Si on regarde ensuite de ça, vous conviendrez avec moi que, on va continuer plus bas, regardez, si vous allez dans la page, ensuite la page 15, voyez-vous on fait la distinction entre les bornes Tesla, les bornes CCS puis les bornes triphasées. Donc, ce qu'on vous dit c'est qu'on les a faites les nuances et les distinctions. Ça fait que je vous le dis là, à mon avis, je pense qu'il y a un problème, je pense qu'on compare des pommes avec des pommes.

Q. **[338]** Puis aujourd'hui, est-ce que vous êtes d'accord avec le « snapshot » de un pour cent douze (1/112) dans la preuve de HQD ou pas?

R. Non.

Q. **[339]** Selon vous, il est de combien ce ratio-là aujourd'hui?

R. Attendez un petit peu, je vais vous le sortir, je l'ai sorti. Attendez un peu. Je l'ai ça dans... Attendez un petit peu.

Q. **[340]** Juste pour mémoire, le un pour cent douze (1/112), on le retrouvait dans les premières pages de la... de la présentation des témoins du Distributeur avec l'image avec les petites voitures dessinées.

R. Oui, oui, oui, ça, je l'ai vu, il faut que je retrouve le mien.

Q. **[341]** Je vous en prie.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Q. **[342]** Monsieur Breton, il y a peut-être le calcul juste au-dessus de... donc, à la fin de la page 14.

R. A la page 14?

Q. **[343]** Au bas de la page 14.

R. Au bas de la page 14.

Q. **[344]** Puis qui continue aux premières lignes de la page 15. Au bas de la page 14.

R. Bien, en fait, regardez, voyez-vous, ce qu'on parle là, on parle d'un ratio de quarante-six (46) véhicules électriques par BRCC si on inclut Tesla, CHAdeMO, CCS. O.K.? Au Québec.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Q. **[345]** Mais ça, si je vous suggère qu'on inclut

là-dedans les connecteurs et non pas les bornes, est-ce que c'est quelque chose qui vous... qui aurait une résonnance pour vous?

R. Oui, absolument.

Q. **[346]** Donc, vous mettez les connecteurs et non pas la borne? Mettons une borne a deux connecteurs, vous, vous en comptez deux.

R. Une borne, deux connecteurs, oui, exactement.

Q. **[347]** Parfait. Donc, votre calcul... C'est bien. Je vous remercie, Monsieur Breton, je n'ai pas d'autre question.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Tremblay. Maître Gariépy.

Me ANNIE GARIÉPY :

Je n'aurai pas de question. Merci.

R. Excusez-moi, juste pour être certain qu'il n'y a pas de confusion là. Ce que je montrais dans le graphique à la page... page 15, ce que vous voyez là, c'est qu'en vert c'est CS... c'est CCS et CHAdeMo, c'est pas les connecteurs là c'est les bornes. Vous avez compris?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Q. **[348]** Mais en fait, si on revient au texte qui est en-dessous de ce graphique-là, Madame la greffière, puis-je vous demander votre contribution, s'il vous

plaît. Faites juste descendre un petit peu de... Oui, c'est ça. Alors, est-ce que c'est là qu'on avait l'information sur le ratio de quarante-six (46)? Oui. Donc, vous dites :

> Nous venons de voir que le Québec a actuellement un ratio de quarante-six (46).

R. Par BRCC, oui.

Q. **[349]** Bon. Alors, j'essayais de concilier le quarante-six (46) avec le cent douze (112) du Distributeur puis j'ai compris que vous, dans votre cas, vous comptiez... par exemple, s'il y a deux connecteurs, vous en comptiez deux dans votre calcul...

R. Non. Non, non, non.

Q. **[350]** ... alors que...

R. Non, justement pas. C'est ça que je vous dis. C'est que si on y va par les connecteurs, quand on dit : une borne, t'as un pistolet CCS puis t'as un pistolet CHAdeMO, bien, c'est... pour nous c'est une borne, c'est pas deux bornes. C'est ça que je veux dire.

Q. **[351]** O.K. Puis si j'ai une borne avec...

R. Mais on... mais on calcule les Tesla par exemple dans l'équation.

Q. **[352]** Très bien. Pour faire ce calcul-là, là, est-ce que vous pouvez nous donner les chiffres que vous avez utilisés? Est-ce que c'est ceux du graphique en haut? Est-ce qu'il y a autre chose?

R. Là, ça, il faudrait que... il faudrait que je vous revienne là-dessus là mais je veux dire, on a regardé le nombre de bornes de recharge rapide qui avait du Circuit électrique, les bornes de recharge rapide de FLO et les bornes de recharge rapide de Tesla et puis là, bien, on a fait le ratio en fonction du nombre de véhicules électriques qu'il y avait sur la route. Cent pour cent (100%) électriques, évidemment.

Q. **[353]** Oui. Est-ce qu'on peut prendre l'engagement 1, s'il vous plaît, Madame la greffière, de HQD, la réponse, pardon, en engagement 1. Non, non, non, non, je ne suis pas rendu à prendre un engagement, à demander un engagement. HQD a répondu à un engagement plus tôt. Pour une fois que c'est moi qui s'en sers. C'était la mise à jour dans le fond du nombre de bornes de recharge rapide selon qu'on est du Circuit électrique ou des autres... ou des autres manufacturiers ou participants.

R. Ça ici.

(15 h 20)

Q. **[354]** Alors, ça, Monsieur Breton, dans le fond c'est un engagement que Hydro-Québec Distribution a pris en début d'audience de mettre à jour un tableau puis ça se veut un portrait au trente et un (31) mars deux mille dix-neuf (2019) du nombre de BRCC selon les exploitants. Est-ce que ces valeurs-là, ça vous semble identiques à celles que, vous, vous avez...

R. On n'est pas loin. Regardez, voyez-vous, moi, je marque ici cent soixante-neuf (169) BRCC du Circuit électrique au trente et un (31) janvier. Vous, vous êtes un peu plus récent. FLO, quatorze (14); EVDuty, oui, exactement. Donc quatre cent six (406). Bon. Si on calcule dix-huit mille (18 000) divisé par quatre cent six (406) égale un ratio de quarante-quatre (44 %).

Q. **[355]** Parfait. Donc, comme je dis, vous comptez les Tesla. On voit qu'il y en a quand même un bon nombre.

R. C'est ça.

Q. **[356]** Selon ce que vous en savez, vous avez parlé plus tôt dans votre témoignage, pardon, de votre évaluation de la perspective de déploiement de bornes par des privés.

R. Oui.

Q. **[357]** Des privés, que vous estimiez faible. Je ne veux pas vous contre-interroger là-dessus parce qu'on est du même avis. Avez-vous une projection dans votre cas du nombre de bornes du réseau Tesla? Est-ce qu'ils vont, selon vous, déployer au même rythme qu'actuellement ou qu'au même rythme que le projet d'HQD?

R. En fait, pour tout vous dire, il est extrêmement difficile d'avoir des informations fiables de la part de Tesla. On va se dire les vraies choses. S'il y a deux ans, c'était facile de parler avec les gens de Tesla pour savoir où ils s'en allaient, là, maintenant, il règne ne opacité sur le plan déploiement de Tesla. Des fois, on a l'impression si eux-mêmes savent où ils s'en vont, là.

D'ailleurs, présentement, si vous allez à l'est de Rivière-du-Loup, il n'y a absolument aucune borne Tesla. Là, je parle évidemment de « Supercharger ». Je ne parle pas de bornes destination. Connaissez-vous la nuance entre les deux? Bornes destination niveau 2, « Supercharger » niveau 3, on va dire comme ça. Donc, il y a beaucoup de trous au Québec par rapport aux bornes de recharge rapide de Tesla. Et on n'a pas de perspective de déploiement de Tesla.

Mais ce que je peux vous dire, c'est que comme il y a beaucoup de Tesla modèle 3 qui s'en viennent sur le marché et qu'on s'attend à ce qu'il y ait un adaptateur CCS combo qui va être disponible sur le marché d'ici un an. Parce que, là, il y en a déjà de disponibles en Europe, ça veut dire qu'il va y avoir une demande plus grande pour les bornes de recharge rapide du Circuit électrique dans les régions pas desservies par les « Supercharger ».

Q. **[358]** Très bien. Dans le tableau toujours 3.1 révisé dans l'engagement 1, il y a la question de Tesla puis il y a les autres aussi. Donc, est-ce que c'est bien, juste à confirmer, un point de votre témoignage qu'au niveau de FLO, de EVDuty et de ChargePoint, pour prendre ceux-là, il n'y a pas, selon les discussions que vous avez, il n'y a pas de projet de déploiement significatif...

R. Massif, non.

Q. **[359]** ... de bornes rapides?

R. Exactement.

Q. **[360]** Très bien. Merci. Je n'ai pas d'autres questions.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Maître Roy?

INTERROGÉS PAR LA FORMATION

Me NICOLAS ROY :

Q. **[361]** Bonjour.

M. DANIEL BRETON :

R. Bonjour.

Q. **[362]** J'aimerais attirer votre attention sur le paragraphe 36 de votre mémoire en page 34.

R. 36 en page 34. Oui.

Q. **[363]** Vous parlez des zones densément peuplés.

R. Oui.

Q. **[364]** Des zones où il y a massivement des locataires. Deux questions. Une c'est : Est-ce que vous croyez que le plan de déploiement d'Hydro-Québec n'est pas approprié avec la demande probable pour les véhicules électriques compte tenu de... vous dites, c'est dans les centres-villes qu'il y a peut-être la plus grande problématique.

R. Bien, écoutez, les gens ont tendance à penser... Parce qu'on entend beaucoup ce commentaire-là : Ah, les voitures électriques, c'est juste bon pour les villes. La réalité, c'est que la majorité des voitures électriques ne sont pas dans les centres-villes. Elles sont dans les régions, genre... voyons, dans les « suburbs », les banlieues. Elles sont dans les banlieues principalement. Parce que,

souvent, quand quelqu'un arrive chez un concessionnaire, on va lui dire, est-ce que tu peux brancher ta voiture à la maison. Et si la personne dit non, en général, ça clôt la discussion, ça clôt le débat. Ce qui fait que, en général, les gens qui ont des voitures électriques sont des gens qui ont des entrées de garage ou des garages ou qui ont accès à une borne de recharge.

Par exemple, ma mère qui reste dans un condominium, elle, elle a une petite prise extérieure, elle branche sa voiture électrique. Elle a quatre-vingt-deux (82) ans. Elle se promène en voiture électrique. Mais mon beau-père, lui, qui reste dans un bloc appartement, il s'est acheté un véhicule hybride -vous notez mon influence- parce qu'il ne peut pas brancher sa voiture électrique là où il demeure. Donc, c'est certain que c'est un enjeu.

(15 h 25)

Est-ce que le plan d'Hydro-Québec est à la hauteur de la problématique? Moi, je vais vous dire, j'ai vu lorsque j'étais responsable de la stratégie de l'électrification des transports, lorsque j'étais ministre de l'Environnement, la difficulté qu'il y avait spécialement dans la ville

de Montréal pour déployer des bornes de recharge rapide, parce qu'il y a, comme je vous disais, la valeur élevée des terrains, le fait que les gens ne collaborent pas toujours, ça a pris beaucoup de temps avant qu'il puisse se déployer des bornes. Quand je parlais là du fait qu'il n'y avait pas beaucoup de bornes de recharge rapide sur l'île de Montréal, j'en n'impute pas la faute au circuit Électrique, parce que je sais à quel point il y avait le « red tape » sur l'île de Montréal avec la Ville de Montréal et avec les propriétaires de terrains privés avec qui c'était difficile.

Bon, il y a certains centres commerciaux, on a commencé à développer ça, mais je pense qu'il va falloir qu'Hydro-Québec mette un accent particulier à installer des bornes de recharge rapide, par exemple, dans des stationnements souterrains dans le centre-ville. Dieu sait qu'il y en a. Vous ne le savez peut-être pas, mais aujourd'hui, il y a plus de bornes de recharge de niveau 2, dans le centre-ville de Montréal qu'il y a de stations services, mais on ne le voit pas, parce que ce n'est pas gros, ça ne prend pas plein de places, mais si vous allez dans la plupart des stationnements souterrains, aujourd'hui, il y a des

bornes de niveau 2.

Mais là, il va falloir commencer à avoir installé les bornes de niveau 3, dans les centres-ville et dans les régions, par exemple, sur le Plateau Mont-Royal, bien dans les rues en arrière, il va falloir qu'Hydro-Québec mette la main à la pâte avec les arrondissements pour accélérer le déploiement des bornes de recharge rapide dans ces zones-là.

Par exemple, à côté du métro Mont-Royal, il y a une borne de recharge rapide, mais si on est dans le centre-ville, grosso modo, c'est la seule. Donc, si on ne va pas sur la rue Mont-Royal, il y a juste un borne. Bien, en fait, il faut qu'on sorte, puis là on s'éloigne. On s'en va pas loin de chez Dickson et Hochelaga ou encore on monte dans le nord de la ville.

À mon avis, je pense qu'Hydro-Québec est au courant du problème. Je ne suis pas certain s'ils savent exactement comment le résoudre, parce que je vois qu'ils sont face à un problème qui n'est pas évident qui est celui de trouver des terrains où les propriétaires veulent accepter qu'on installe des bornes de recharge rapide.

Q. **[365]** Mais votre recommandation, celle qui est au

paragraphe 36, c'est que ça passe par le circuit électrique, comme ça peut être souvent des immeubles où il y a des propriétaires qui ont les cent (100) ou cent cinquante (150) logements...

R. Oui.

Q. **[366]** Il pourrait avoir d'autres solutions de passer par un programme dédié aux propriétaires par exemple.

R. Bien en fait, c'est que si on parle d'immeubles à condos, c'est une chose. C'est-à-dire que les immeubles à condos, il commence à y avoir, dans certains syndicats de propriétaires, des volontés de plus en plus affirmées d'installer des bornes de recharge de niveau 2 pour les maisons. Ça c'est une chose. C'est-à-dire que les immeubles à condos, c'est une réalité, mais l'autre réalité, c'est tous ceux qui restent dans des triplex, des quadruplex, sur la rue Chabot, sur la rue Panais etc, qui eux-autres ne restent pas dans des immeubles à condos, qui n'ont pas de stationnements souterrains, qui se stationnement sur la rue. Et tu ne peux pas installer des bornes de niveau 2 partout pour les stationnements sur la rue, parce que d'abord, c'est une infrastructure. Vous avez vu les bornes de recharge sur rue, dont les deux qui sont juste ici

devant le Square Victoria et qui sont en panne d'ailleurs.

Donc, ça va prendre des bornes de recharge rapide pour monsieur et madame tout le monde qui dit, bien plutôt que d'aller à la station service avec ma voiture à essence pour faire le plein et revenir me stationner sur la rue Chabot ou sur la rue Panais, bien là je vais aller à la borne de recharge rapide ou à la super station de recharge rapide, quelque part sur le Plateau ou quelque part dans ce coin-là pour être capable de revenir après. On ne pourra pas se retrouver avec une quantité infinie de bornes de recharge de niveau 2 sur rue. Ça ne marche pas.

LA PRÉSIDENTE :

Q. **[367]** Moi j'aurais une petite question. Vous parliez de l'évolution, je qualifierais de presque fulgurante de la technologie là.

R. Oui.

Q. **[368]** Vous me parliez qu'en trois mois, il y avait des choses qui se sont réalisées qui n'étaient pas réalisables, puis en même temps la durée de vie d'une auto, ça ne dure pas une année hein? Ça dure une dizaine d'années quand on s'achète une auto.

R. Oui.

Q. **[369]** Donc, il y a comme une certaine inertie dans la technologie, puis en même temps, bien la technologie évolue. Donc, quand on s'achète une auto neuve, il y a des bonnes chances que la technologie soit déjà meilleure que celle de l'année précédente. Alors, comment le déploiement d'un circuit électrique pour les bornes de recharges rapide peut-il s'ajuster face à ce développement rapide et cette espèce d'effet d'inertie des autos existantes?

(15 h 30)

R. C'est une excellente question, parce que quand on regarde les automobiles, étonnamment, contrairement à la très grande majorité des produits de consommation, alors qu'on regarde un frigo, un micro-ondes, même un téléphone cellulaire qui avant était fait pour durer plus longtemps. Aujourd'hui, l'obsolescence programmée, on a l'impression que ça s'est raccourcie. La durabilité des voitures est plus grande que celle d'il y a vingt (20) ans. Donc, ça veut dire que les voitures électriques qu'on achète aujourd'hui vont être encore sur le marché, il y a de bonne chance, dans dix (10) ou quinze (15) ou vingt (20) ans.

D'ailleurs, ma première voiture hybride que

je me suis achetée il y a dix-huit (18) ans, dix-neuf (19) ans de ça, je l'ai encore. Et la voiture est encore bonne et c'est la batterie originale.

Donc, l'enjeu, ça va être de faire en sorte qu'on ait des bornes de recharge rapides à cinquante kilowatts (50 kW) qui vont perdurer et qui vont encore avoir leur pertinence dans cinq ou dans dix (10) ans pour ces voitures-là, mais qu'il va commencer falloir à déployer certaines bornes de recharge plus rapides et plus puissantes pour l'arrivée des nouvelles technologies.

Moi, je pense que c'est tout à fait faisable, surtout avec des supers stations où il y a, dans le fond, il y a plusieurs bornes dans une même station. Puis là bien, tu vas avoir des bornes identifiées bonne super rapide ou borne ultra rapide. Pareil comme ce qu'on voit présentement dans certains réseaux ailleurs dans le monde. Est-ce que ça répond à votre question?

Q. **[370]** Oui. Merci. Alors, ça va être tout. Maître Neuman, avez-vous un réinterrogatoire?

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Non. Je vous remercie.

Q. **[371]** En fait, peut-être à un moment donné, je pense que vous aviez dit deux cent cinquante (250)

bornes pour une voiture, alors que c'était deux cent cinquante (250) voitures pour une borne.

M. DANIEL BRETON :

R. C'est ça. Oui. O.K. Oui.

Q. **[372]** C'est ça. O.K. Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, ça va terminer... Ah! Oui, je vous libère. Je vous remercie beaucoup d'être venu à la Régie et vous êtes libéré.

M. DANIEL BRETON :

R. Merci.

DISCUSSION DE PART ET D'AUTRE

LA PRÉSIDENTE :

Maître Sicard.

Me HÉLÈNE SICARD :

Oui, bonjour. Hélène Sicard pour l'Union des consommateurs. Avec le calendrier qui avance de la manière dont il avance, j'ai un problème avec mon témoin qui ne pourrait être là vendredi.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

Me HÉLÈNE SICARD :

En principe. C'est parce que je regarde l'horaire, je ne suis pas certaine, je tenais à vous le dire. Alors, à moins qu'on soit reporté à une autre

semaine, ce qui est...

LA PRÉSIDENTE :

Il faudrait que ce soit demain absolument.

Me HÉLÈNE SICARD :

C'est ça. Voilà!

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, je regarde le calendrier. D'abord, j'aimerais vous informer que demain matin, tenant compte de notre retard, on devrait commencer à huit heures et demie, on va commencer à huit heures et demie, en fait.

Me HÉLÈNE SICARD :

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

Et j'ose espérer, en général, quand on regarde comment ça fonctionne, que demain on devrait être capable de passer l'ensemble des intervenants là. Je pense que ça devrait rentrer quand on regarde ça.

Évidemment, c'est toujours plus difficile parce que, bon, vous dites « ah! Peut-être qu'on se réserve des droits de contre-interroger » alors que vous ne le faites pas, ce qui fait que ça rapetisse beaucoup les délais de temps. Mais, Maître Sicard, c'est noté. Donc, sans faute vous pourrez passer

demain.

Me HÉLÈNE SICARD :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Normalement, demain, on commencerait avec l'AHQ-ARQ et ça... Oui. Maître Neuman.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui. C'était un peu le sens de... c'était un peu le sens de ma question. Est-ce qu'il y a une possibilité qu'il y ait une journée supplémentaire qu'il faille ajouter quelque part?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

C'est pour les fins de planification pour qu'on puisse...

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'on pourrait en discuter demain?

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Parce que j'ai regardé le calendrier de la Régie...

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui. Moi aussi.

LA PRÉSIDENTE :

... il est assez chargé. C'est ça. En fait, il y a toujours l'option de faire des argumentations écrites, mais j'avoue que tenant compte de la nature de ce qu'on vous a demandé de plaider dans les argumentations... En tout cas, personnellement, je trouve que c'est souhaitable de pouvoir poser des questions si on...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui. absolument. Moi, j'ai une argumentation, à tout le moins, en chef, par écrit. Ça, c'est pour moi important. La réplique par écrit, on verra, on peut toujours s'ajuster. De mon côté...

LA PRÉSIDENTE :

Vous voulez dire que vous préférez par écrit?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Non, non, non, non. Non, non, non. Non, non.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je préfère verbalement, mais... je vais essayer aussi, j'ai annoncé, je pense, deux heures en chef là. On va être capable de faire ça dans un petit moins long, peut-être une demi-heure de moins, à tout le moins.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Ça fait que si ça peut contribuer à votre réflexion. Voilà!

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, est-ce qu'on peut en reparler demain? Voir comment ça va aller avec les preuves des intervenants, puis on va examiner le calendrier de la Régie aussi, voir comment on peut... Oui. On va regarder ça.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

O.K. Merci. Madame la Présidente, c'est Franklin Gertler pour le ROEÉ. Je voulais simplement indiquer que j'ai une nette préférence pour l'argumentation orale également parce que, au niveau de l'efficacité réglementaire, c'est beaucoup plus... c'est plus d'heures d'avocat, à mon sens, de faire une argumentation par écrit complète. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, le temps que vous êtes là, là, je réfléchis à haute voix, mais... Je ne sais pas s'il y en a plusieurs d'entre vous qui êtes dans les audiences de la semaine prochaine sur Gazifère.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Non.

LA PRÉSIDENTE :

Je parle des procureurs. Oui. O.K.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Oui, je sais.

LA PRÉSIDENTE :

Parce que, bon, c'est ça, donc... Bon. On reprend ça aussi, donc ça ne marche pas. Bon. Alors, on va réfléchir puis on va vous revenir demain. Ça va être plus utile. Je vous remercie beaucoup. Bonne soirée à tout.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Bonne soirée à vous.

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