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 11 AVRIL 2019

VOLUME 4

RIOPEL GAGNON LAROSE & ASSOCIÉS
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
PRÉLIMINAIRES	5
PREUVE DE L'AHQ-ARQ	
MARCEL-PAUL RAYMOND	
INTERROGÉ PAR Me STEVE CADRIN	6
CONTRE-INTERROGÉ PAR Me DOMINIQUE NEUMAN	49
CONTRE-INTERROGÉ PAR Me JEAN-PHILIPPE FORTIN	56
CONTRE-INTERROGÉ PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY	59
RÉINTERROGÉ PAR Me STEVE CADRIN	77
PREUVE DE L'AQCIE-FCEI	
ANTOINE GOSSELIN	
JEAN-FRANÇOIS BLAIN	
INTERROGÉS PAR Me ANDRÉ TURMEL	84
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me DOMINIQUE NEUMAN	152
DÉCISION	169
CONTRE-INTERROGÉS PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY	171
PREUVE DE UC	
VIVIANE DE TILLY	
INTERROGÉE PAR Me HÉLÈNE SICARD	194
PREUVE DU ROEÉ	
JEAN-PIERRE FINET	
INTERROGÉ PAR Me FRANKLIN S. GERTLER	215

PREUVE DE L'UMQ

PIERRE PRÉVOST

INTERROGÉ PAR Me JEAN-PHILIPPE FORTIN 233

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me FRANKLIN S. GERTLER 249

CONTRE-INTERROGÉ PAR Me DOMINIQUE NEUMAN 252

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce onzième (11e) jour du mois d'avril :

PRÉLIMINAIRES

LA GREFFIÈRE :
Protocole d'ouverture. Audience du onze (11) 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 Cadrin. Bonjour à tous.

PREUVE DE L'AHQ-ARQ

Me STEVE CADRIN :
Bien le bonjour. Alors, Steve Cadrin pour l'AHQ-ARQ. Je suis accompagné de monsieur Marcel-Paul Raymond qui est déjà installé et prêt. Vous avez aussi une présentation à l'écran, sur votre bureau possiblement, en papier. Alors, nous serons prêts à procéder avec l'assermentation du témoin, Madame la Greffière, s'il vous plaît.

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce onzième (11e) jour du mois d'avril, A COMPARU :

MARCEL-PAUL RAYMOND, consultant en énergie, ayant une place d'affaires au 2200, rue Harriet-Quimby, Suite 110, Ville Saint-Laurent (Québec);

LEQUEL, après avoir fait une affirmation solennelle, dépose et dit :

INTERROGÉ PAR Me STEVE CADRIN :

Q. **[1]** Alors, Monsieur Raymond, les questions usuelles d'adoption de la preuve écrite. Donc, il y a tout d'abord le document C-AHQ-ARQ-0007 qui est la preuve, de même que le document C-AHQ-ARQ-0009 qui est la présentation de la preuve de l'AHQ-ARQ. Est-ce que c'est des documents que vous avez préparés ou sous votre contrôle et est-ce que vous les adoptez pour tenir lieu de votre témoignage écrit en la présente instance?

M. MARCEL PAUL RAYMOND :

R. Oui.

Q. **[2]** Alors, simplement mentionner que la présentation a effectivement été déposée au SDÉ et est disponible aussi s'il manquait des copies

papier. Alors, je vous laisse débuter immédiatement, Monsieur Raymond, avec la présentation.

R. Merci. Bonjour, Madame la Présidente et Messieurs les Régisseurs. Alors, ce dont je vais vous entretenir dans les peut-être trente (30) prochaines minutes. Premièrement, on va regarder l'effet, l'impact important des hypothèses du Plan de déploiement, on sait qu'il y a beaucoup d'hypothèses, et quelques-unes en particuliers et leur impact, l'impact qu'elles pourraient avoir sur les résultats.

Rapidement, on va résumer nos conclusions sur la sensibilité de l'analyse économique. Et ensuite, on va montrer l'importance qu'il y aurait d'optimiser le Plan de déploiement et l'importance qu'il y aura d'ajuster le Plan de déploiement. Et on va faire des commentaires sur le processus qu'on recommande et aussi en fonction de ce que la Régie a déposé comme pièce A-0024 hier sur qu'est-ce qui devrait... comment on voit les causes tarifaires. Et toutes les recommandations qui sont dans le mémoire sont maintenues.

Alors, premièrement, les hypothèses du Plan de développement. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a

fait un peu... on a pris un recul pour voir l'ensemble du dossier et puis comment on voyait tout ce qu'il y a comme consensus qui se dégage à date sur le dossier.

La première chose qu'on peut regarder, c'est que dès le début du dossier, à la pièce C-AHQ-ARQ-0002, qui est tout simplement notre demande d'intervention, bien déjà nous constations que l'analyse économique du projet repose sur un nombre particulièrement élevé d'hypothèses et d'incertitudes. En fait, on pourrait ajouter ici aujourd'hui non seulement l'analyse économique, mais le Plan de déploiement. Ce qu'on appelle le Plan de déploiement, bien c'est qu'il y a quinze cent quatre-vingts (1580) bornes à recharge courant continu, rapide à courant continu que le Distributeur nous propose d'installer. Et il y a une répartition annuelle de ces quinze cent quatre-vingts (1580) bornes. C'est ce que nous appelons, pour le reste de la présentation, le Plan de déploiement.

Bon. Déjà E3 nous dit bien « individual assumptions can be questioned », alors en d'autres mots, on peut questionner ou remettre en question un certain nombre d'hypothèses. Et la suivante,

bien, c'est vraiment difficile de prévoir dans toutes ces hypothèses-là et ces paramètres-là. Et évidemment on est d'accord avec tout ça.

Et HQD, dans sa présentation, d'entrée, il nous dit bien : « Le projet est adaptatif et souple afin de suivre l'évolution du marché » et c'est vraiment ce qui ressort aussi de la preuve d'HQD. C'est qu'« on pourra s'ajuster, on pourra s'ajuster. » Ça apparaît à plusieurs endroits puis encore là c'est souhaitable. Maintenant, on verra tantôt comment ça devrait être fait selon nous.

Et évidemment les intervenants, j'ai passé à travers toutes les preuves de tout le monde et puis chacun remet en question certaines hypothèses ou certaines autres. Chacun a son opinion sur « est-ce que ça devrait être plus? Est-ce que ça devrait être moins? » Alors, il y a beaucoup d'opinions et de recommandations sur ça.

(8 h 35)

Mais, je vous dirais ce que j'ai mis en gras ici, c'est un peu le mot de la fin qui, ce qui est important dans toute cette histoire-là, c'est qu'HQD nous dit, la comparaison entre les pays est délicate compte tenu des différences de contexte importantes. Ça aussi on est d'accord avec ça. Ce

qui veut dire ça, et on a constaté, ça fait... ça va faire dix ans bientôt que je suis dans les dossiers Régie, et je n'ai jamais vu autant de... à mon grand plaisir, là, autant de références et d'articles qui nous étaient donnés en référence pour pouvoir voir ce qui se passe un peu partout dans le monde. Mais il faut tout prendre ça avec un grain de sel.

Je pense qu'il faut garder de toutes ces références non pas les résultats qu'on nous amène pour la Californie ou pour ailleurs, mais la démarche, comment ces gens-là... quels mécanismes ont été utilisés pour obtenir ça. Et un peu comme ma conclusion de cette diapo-là, c'est que tous s'entendent qu'on ne s'entend pas. Le consensus, c'est qu'il n'y a pas de consensus sur les hypothèses.

Et si vous me posiez la question, qui a raison dans toutes les suggestions que tout le monde nous a faites, bien, je vous dis, personne a raison, parce que c'est la réalité qui va nous donner raison, d'où l'importance de s'ajuster. Parce qu'on s'en va sur une longue route. Puis à chaque carrefour, on va découvrir des nouvelles choses. Alors, l'importance de pouvoir s'ajuster à

chaque carrefour.

Donc, ce que nous constatons, toujours dans cette espèce de recul qu'on s'est pris, c'est que, bon... Puis déjà depuis le dépôt du dossier, il y a certains changements d'hypothèses, là. À tous les jours, on dit, on a entendu une nouvelle annonce, et caetera. Et la fragilité d'hypothèses donc sur les paramètres est hautement dynamique et volatile.

Si je reviens à, je m'excuse, ici, à l'acétate précédente, j'aurais pu ajouter une autre page de... que la Régie aussi semble arriver aux mêmes conclusions, si je résume le contre-interrogatoire de maître Gariépy en fin d'après-midi mardi et hier. Évidemment, il y a beaucoup de questions sur les hypothèses.

Et aussi, on constate que les hypothèses de E3 datent déjà de plus de quinze (15) mois, puisqu'on nous a dit que le gros du travail avait été fait à la fin de deux mille dix-sept (2017). Je vous rappelle que, vous voyez toujours entre parenthèses les références de ce que je dis. Je les nomme rarement, mais elles sont là. Donc je vous cite des choses, vous avez les références sans que je les nomme nécessairement.

Et ce qui est important, et encore là

maître Gariépy a posé quelques questions en fin de journée mardi, c'est qu'Hydro-Québec Distribution, le Distributeur convient qu'il y a divergence entre certaines de ses hypothèses et celles de E3 et qu'il n'a pas utilisé directement aux fins de ses analyses économiques et financières l'ensemble des hypothèses retenues par E3 pour sa propre analyse.

C'est sûr que, ça, nous aussi, ça nous a heurté ou ça nous a surpris parce que, évidemment, on essaie d'être cohérent dans des analyses comme celles-là entre les hypothèses qu'on fait pour déterminer dans ce cas-ci l'effet induit et les hypothèses de la modélisation qui se sert de ces résultats-là.

Et on sait que l'étude de E3 a été complétée fin deux mille dix-sept (2017) et que le dossier a été déposé quelque part au mois de juillet ou août, en tout cas, deux mille dix-huit (2018). Mais rien n'aurait empêché le Distributeur de demander à E3 de faire un autre tour de manivelle en mettant à jour certaines hypothèses. Par exemple, on voit que E3, dans sa modélisation, qui arrive avec cinq cent quarante mille (540 000) véhicules électriques alors qu'Hydro-Québec en a quatre cent quatre-vingt-dix mille (490 000). Je

pense que... Moi, je dis rarement, mais je n'ai jamais vu qu'un dossier comme ça n'était pas harmonisé.

Et, bon, j'en ai parlé un peu tantôt, on a constaté une disparité importante entre les nombreuses études citées sur les résultats, et peut-être un peu sur les mécanismes. Mais comme j'ai dit tantôt, ce qui est important, c'est de regarder comment ces gens-là qui ont étudié les choses peut-être un peu avant le Québec, bien, quelles démarches ils ont utilisées, puis on pourrait s'en servir. Mais c'est plus difficile de se servir des résultats, pour un paquet de bonnes raisons qui, on peut comprendre, et qui ont été, je pense, assez bien expliquées un peu tout le monde ici, dont monsieur Breton en aura donné aussi son expérience hier.

(8 h 40)

Alors allons-y maintenant, on va regarder certaines hypothèses du plan de déploiement et comment elles pourraient affecter les résultats. J'en ai cinq ou six des plus importantes. Premièrement, le temps moyen de recharge aux bornes. L'hypothèse qu'on connaît, c'est vingt-deux virgule deux (22,2) minutes. Et cette hypothèse-là

est basée sur la moyenne observée. Et Hydro-Québec, le Distributeur suppose qu'il n'y aura aucune amélioration sur les dix prochaines années. Bon.

J'ai bien entendu, madame Caron, nous dire : « Le dossier est basé sur les hypothèses les plus probables. » Alors, bon, quand j'arrête là, je comprends que ce sont les hypothèses les plus probables de ce qu'on connaît aujourd'hui, mais je suis convaincu que, ce sera à vous de le juger, que est-ce qu'il n'y aurait aucune amélioration sur dix ans du temps de recharge, est-ce que c'est une hypothèse la plus probable sur un horizon de dix ans? J'en doute. C'est une hypothèse la plus probable aujourd'hui avec ce qu'on connaît. Alors, est-ce que l'hypothèse la plus probable sur l'horizon de dix ans dans ce cas-ci est la bonne, bien, nous en doutons. Donc, est-ce que... Puis c'est là qu'on va aller, c'est que nous, on n'a pas de problèmes avec le déploiement de deux mille dix-huit (2018) deux mille dix-neuf (2019), mais ce qu'on dit, c'est qu'à chaque carrefour, on va vouloir s'assurer que le déploiement, jusqu'en deux mille vingt-sept (2027) est le bon, sachant ce qu'on apprend à tous les jours, hein?

Et ce n'est même pas exagéré quand je dis

ça, parce qu'à tous les jours, il y a des gens qui achètent des véhicules, à tous les jours il y a des gens qui vont se brancher. Donc, on a des statistiques etc. Bon. Et on verra d'autres choses aussi qui arrivent à tous les jours. C'est qu'il y a peut-être d'autres personnes qui installent des bornes.

Alors, nous, on dit ca, cette hypothèse-là fait abstraction de l'évolution technologique et on s'est quand même posé la question, quel est l'impact de cette hypothèse-là sur le nombre de BRCC, puis évidemment si le temps de moyens de recherche baissait, bien on peut penser que le nombre de bornes requises pour toutes choses étant égal, par ailleurs, serait moins élevé. Donc, l'hypothèse a pour effet de surestimer le nombre de BRCC.

Deuxième hypothèse, la puissance nominale de recharge des bornes, alors l'hypothèse d'Hydro-Québec, le Distributeur, de cinquante kilowatts (50 kW) qui est basée toujours sur ce qui existe présentement et, bon, le Plan de déploiement est basé sur qu'il n'y aurait aucune amélioration sur dix ans, même si le Distributeur a fait des tests, mais son Plan de déploiement est toujours basé sur

il n'y aura pas d'améliorations de ce côté-là, ce qui fait abstraction de l'évolution technologique mentionnée dans B-0004 déjà, par le Distributeur, la croissance à moyen terme de la puissance et dans la mémoire de SÉ-AQLPA, à la page 30, on a une belle photo d'une Porsche, puis une BMW, qui testent déjà des bornes de recharge de quatre cent cinquante kilowatts (450 kW) en Allemagne. C'est peut-être Porsche, puis BMW qui m'ont attiré vers cette photo-là, mais disons que... On voit qu'il y a des choses, puis monsieur Breton en a parlé hier là, c'est peut-être plus vite que ça pour des recharges un peu moins puissantes.

Alors, l'impact de cette hypothèse-là, c'est une surestimation du temps moyen de recharge et une surestimation toujours du nombre de bornes du Plan de déploiement.

Un autre élément qui a été remis en question, c'est le kilométrage annuel moyen d'un véhicule électrique et sa consommation moyenne. Alors, l'hypothèse de dix-huit mille kilomètres (18 000 km) par an est de trois mille sept cent quatre-vingts kilowatts heure (3780 kW/h) par an qui est basé sur ce qui existe et encore là, l'hypothèse est maintenue constante sur l'horizon

de dix ans. Selon l'intervenante UC qui a fait une analyse de ça, il y aura une surestimation selon UC et l'impact, bien, c'est qu'on surestime ainsi les revenus de recharge aux bornes et à domicile et surtout le nombre de bornes. Alors, vous voyez qu'il y a une tendance ici qu'on voit... Ça fait trois fois... Il y a trois hypothèses qui pourraient mener à une surestimation du nombre de bornes requises. Toujours toutes autres choses étant égales par ailleurs.

L'effet induit, on en a beaucoup parlé. Donc, l'hypothèse que E3 a transmis à HQD qu'on voit dans le tableau 5 ici, bien on la connaît bien, on parle de vingt-quatre (24), on va vers soixante (60) et je vous dirais, c'est hautement controversée et contestable. Bon, plusieurs personnes ont posé des questions. On a vu quand même que, aussi, E3, c'était probablement la première fois qu'il faisait ce genre de chose-là. Il n'y a pas grand monde qui en a fait et caetera. Alors, je ne vous donnerai pas toute l'analyse qui a été faite, mais c'est hautement controversé et contestable et même, bon, je répète ce que j'ai dit tantôt, E3, lui-même, dit bien, on peut remettre en question certaines hypothèses et aussi on rappelle

encore là que ça date quand même de quinze (15) mois. Dans certains cas, quinze (15) mois, ce n'est pas beaucoup, mais dans ce cas-ci, avec l'évolution très rapide de tout ce qui se passe dans ce domaine-là, c'est assez considérable.

(8 h 45)

Alors, certains intervenants qui ont analysé un peu plus en détails l'effet induit se prononcent et mentionnent que ça a été surestimé. Donc, UC et AQCIE, FCEI sont arrivés à ce constat-là. Alors, encore là, l'impact de cette hypothèse-là si elle était, si l'effet induit était surestimé, bien, on aurait une surestimation des revenus induits et une surestimation encore là du nombre de BRCC, ici, j'ai mis de HDQ, parce que l'effet induit nous aide à dire que les... aide les distributeurs à dire l'effet de ses propres bornes. Alors, si l'effet de ses propres bornes n'est pas aussi élevé qu'ils pensaient, bien, peut-être que pour atteindre le même nombre de véhicules électriques, on n'aurait pas besoin d'autant de bornes d'Hydro-Québec Distribution mais il y aurait, comme on le verra tantôt, peut-être d'autres promoteurs de bornes qui pourraient s'installer.

Le rythme de croissance du parc de véhicules électriques et on a maintenant le luxe d'avoir l'évolution réelle de deux mille dix-huit (2018) et on voit ici dans ces graphiques-là fournis par E3 que les prévisions de deux mille... ont été vraiment dépassées en 2018, c'est le deuxième petit triangle rouge qui nous montre qu'on a un dépassement important par rapport autant au scénario de référence de E3 qu'au scénario HQ tel que simulé par E3.

Alors, déjà, il y a un décrochage qui est effectué et ce qui fait qu'on peut penser que l'effet induit qui était supposé, bien, il y a peut-être d'autres... d'autres éléments que l'effet induit qui amènent une augmentation du nombre de véhicules électriques. Et le Distributeur nous informe que le budget déposé le vingt et un (21) mars deux mille dix-neuf (2019) maintient le soutien à l'acquisition d'un véhicule électrique, alors, ça c'est encore un facteur qui fait que l'évolution des véhicules électriques va être encouragée par autre chose, quand je dis autre chose c'est autre chose en surplus de l'installation de bornes.

Alors, nous, ce qu'on dit c'est l'impact

déjà de ces prévisions que HQD a sous-estimé en termes de rythme de croissance, bien, c'est une sous-estimation de l'évolution non induite du nombre de véhicules électriques, donc, surestimation des revenus de recharge induits et encore là, le résultat c'est qu'on aurait peut-être pas besoin d'autant de bornes que ce qu'on pense dans le Plan de déploiement.

Bon, plus on avance, je vous dirais que mes hypothèses ont peut-être un peu plus d'impact, celles-ci, on l'a couverte quand même assez, c'est que nous, on dit : « Bien oui, peut-être qu'on a besoin de tant de bornes au Québec pour être optimal », mais il y a d'autres personnes qui, pendant qu'on planifie des... pendant que le Distributeur planifie des bornes, bien, il y en a d'autres qui planifient peut-être en installer, O.K., comme on a vu dans le passé.

Alors, ce que le Distributeur nous dit : « Bien, il y a une quasi impossibilité de rentabiliser ce type d'infrastructure et les prévisions de déploiement futur sont inconnues du Distributeur et n'ont pas pu être intégrées dans sa projection. » Alors, évidemment, c'est vrai que les prévisions du déploiement futur sont inconnues du

Distributeur comme le nombre de personnes qui vont acheter des véhicules sont inconnues du Distributeur, comme le... et caetera. Toutes les hypothèses sont inconnues du Distributeur mais c'est pas une raison de ne pas faire une meilleure prévision de ces hypothèses-là.

Alors, l'hypothèse ici c'est qu'aucune nouvelle borne privée par un promoteur privé, aucune borne publique par un promoteur privé ou par un tiers ne sera installée mais je pense que c'est pas une prévision réaliste, c'est la pire prévision qu'on pourrait faire de dire qu'il y en aura zéro. Alors, c'est ce que le Plan de déploiement suppose sur dix (10) ans.

Par contre, quand on pose la question à E3, il est un peu d'un avis différent, alors, on verra une autre divergence ici entre le Distributeur et E3. Alors, lui, il dit, bien, que le secteur privé pourrait avoir un modèle d'affaires rentable, profitable, et on lui a posé des questions et son scénario de référence nous dit que... dans son scénario, il y aura quatre cent quatre-vingt-neuf (489) BRCC non HDQ, toujours la période... toujours la période de dix (10) ans, et quand on lui pose la question dans le scénario HQ, bien, il n'y en a

aucune.

Alors, je comprends que c'est deux scénarios différents qui ont des hypothèses différentes mais c'est un peu, encore là, surprenant que HQD ne considère aucune nouvelle borne sur dix (10) ans de tiers accessible au public ou même accessible à... Parce qu'il y a certaines bornes actuellement de tiers qui sont accessibles à un sous-ensemble des électromobilistes mais elles contribuent quand même à soulager le besoin pour d'autres bornes. Ça, ça devrait être pris en compte, évidemment.

(8 h 50)

Bon. Alors, toujours sur ce sujet-là, on est un petit peu étonné par la difficulté pour HQD et E3 de bien connaître le nombre de BRCC actuel. Alors, E3 nous dit il y en a seulement vingt et une (21) bornes de recharge de tiers. Alors, quand on pose des questions, on se rend compte qu'il y en a quarante-huit (48). Alors, déjà, ça c'est une énorme différence et il n'est même pas arrivé à trouver le bon nombre de bornes au Québec, il est allé faire un petit tour en Ontario pour en ajouter.

Alors, tout ça nous dit, qui nous amène à

l'engagement numéro 1. Alors, ce qu'on constate c'est comment peut-on tenir compte des autres bornes, qui pour nous sont importantes, si on a même déjà une difficulté à établir on en a combien. Et ici, avec l'engagement numéro 1 – je m'excuse, je vais voir si j'ai pas des petites notes – avec l'engagement numéro 1, j'ai dû modifier ma diapo ici pour la mettre à vingt-deux pour cent (22 %) au lieu de vingt-cinq (25) qu'on avait dans nos questions.

Alors malheureusement, pas malheureusement mais hier avec la découverte de monsieur Gosselin de huit bornes de plus, alors si je ramène ces huit bornes-là, j'arrive exactement à vingt-cinq pour cent (25 %) donc notre vingt-cinq pour cent (25 %) était pas si mal. Mais peu importe, que ce soit vingt-deux (22) ou vingt-cinq (25), on comprend un peu mal qu'on nous dise qu'il y a pas de rentabilité à installer ces bornes-là alors qu'on en a déjà vingt-cinq pour cent (25 %) qui sont des bornes de tiers.

Évidemment, on nous a expliqué qu'il avait peut-être profité de certaines, la moitié avait peut-être profité de subventions mais l'autre moitié avait un placement marketing qui leur

permettait de les installer. Alors, que ce soit par un placement marketing ou que ce soit par une rentabilité de revenus, le fait est que oui, d'autres promoteurs installent des bornes et on peut penser qu'ils vont continuer à le faire.

Et c'est ce que nous dit E3. Il dit, bien, ils ont peut-être d'autres revenus puis, par exemple, il donne l'exemple des centres d'achat puis on peut très bien comprendre que les bornes ne sont pas rentables seulement par des questions de recharge mais par les autres intérêts.

Si vous allez au centre d'achat Fairview à Pointe-Claire, il y a une douzaine de bornes Tesla qui ne sont jamais utilisées ou presque alors c'est sûr que les commerces environnants trouvent un avantage à avoir ces bornes-là. Puis même ça peut être, dans certains cas, nos clients, les hôteliers qui encouragent Tesla à aller installer des bornes.

Et aussi, E3 nous dit, bien, en plus, on entrevoit une réduction dans les coûts pour les bornes à recharge rapide. Et le Distributeur nous a bien expliqué qu'il y avait des subventions, même à venir, qui, nous supposons, vont être aussi accessibles à des tiers.

Et il y a un autre point intéressant, c'est

que dans la pièce B-0019 on nous dit, je pense que c'est un intervenant qui soulève que Tesla aurait une ouverture à laisser les autres marques utiliser son réseau, évidemment, pour un peu rentabiliser un peu plus son réseau parce qu'il chargerait mais il y aurait possiblement des adapteurs qui pourraient se faire.

Alors, l'impact de ça, bien, c'est qu'il y a une surestimation significative du nombre de bornes du Plan de déploiement d'Hydro-Québec Distribution puisqu'il suppose qu'il n'y aurait, je me répète, aucune nouvelle borne de tiers qui serait installée au Québec sur les dix (10) prochaines années.

Dernier impact et on en a parlé, monsieur Breton en a parlé un peu hier aussi, alors l'autonomie des véhicules électriques. Alors, on a vu qu'il y avait quand même dans la technologie, que nos téléphones cellulaires qui sont devenus des iPhone, et caetera, on peut voir des exemples dans notre courte histoire, notre récente histoire où la technologie évolue rapidement. Et puis, encore là, l'hypothèse du Distributeur c'est que l'autonomie actuelle va être répétée sur les dix (10) prochaines années, du moins, c'est ce que le Plan

de déploiement suppose.

Et E3, dans sa présentation, nous a montré quelle était une prévision de l'autonomie des véhicules électriques, donc, les nouveaux véhicules électriques, et puis on peut voir des chiffres autour de deux cent cinquante (250) vers deux mille vingt (2020). Alors ça, c'est en milles alors, évidemment, en kilomètres, on parle de quatre cents (400) kilomètres.

Et puis je me suis posé la question hier, j'ai dit si j'avais un véhicule électrique à quatre cents (400) kilomètres et je suis chanceux que dans mon garage il y a des bornes, alors à tous les matins, si j'avais un véhicule de quatre cents (400) kilomètres d'autonomie, bien, à tous les matins je partirais puis mon véhicule serait rempli, si on veut, contrairement à mon véhicule à essence qui est pas rempli à tous les matins. Donc, il se remplirait pendant que je suis tranquillement en train de souper la veille ou, et caetera. Alors, à tous les matins, je partirais avec quatre cents kilomètres (400 km) dans le réservoir.

(8 h 55)

Et je me suis posé la question, dans la dernière année... Bon, mon exemple n'est peut-être

pas bon, là. Je me promène peut-être moins que monsieur Breton. Mais je n'aurais jamais eu besoin d'aller à une borne de recharge, parce que mon quatre cents kilomètres (400 km) me suffit pour mes activités. Bon. Chacun pourra se poser la question. Est-ce que le quatre cents kilomètres (400 km)?

Alors, c'est un modèle qui... on a un peu de difficulté à penser, là. T'sais, trente (30) à quarante (40) fois dans l'année, je dois aller chez la station d'essence, mais dans un modèle comme j'imagine, c'est une activité probablement que je n'aurai pas à faire souvent. Peut-être que, là, j'aurais de la misère avec ma carte de crédit puis mon bouton, là, si j'y vais moins souvent.

C'est sûr que c'est... On parlait dans le dossier de la semaine dernière ou il y a deux semaines, on parlait beaucoup de paradigme. Alors, ici aussi, on est des changements de paradigme importants qu'il ne faut pas oublier. Ce qui nous fait dire qu'il y a quand même une divergence entre le Distributeur et E3 sur comment ils utilisent cette nouvelle information-là d'autonomie qui s'en viendrait. Et vous avez compris que, ça aussi, ça surestimerait le nombre de BRCC du plan de déploiement.

Petite parenthèse sur la sensibilité. Nous avons fait un certain nombre d'études de sensibilité et le Distributeur aussi en a fait. Et nous concluons que l'étude de... l'analyse économique est favorable et qu'elle est, à notre point de vue, suffisamment robuste comme le démontrent les diverses analyses qui ont été faites. Donc, ça, ça nous dit, c'est que, oui, on a des très bonnes chances que tout ça ce soit rentable et on est favorable au principe. Mais ça ne veut pas dire que le plan de déploiement est optimal. Puis je vais vous expliquer un peu ce qu'on entend par un plan de développement qui serait optimal. Et ça fait appel à mon « background » en optimisation mathématique aussi. Alors, ça me permet de voir les choses sur ce côté-là.

Pourquoi c'est important de l'optimiser le plan de déploiement? Puis je vais essayer de vous faire comprendre ce qu'on entend par ça. Premièrement, le Distributeur, c'est en réponse à notre demande de renseignements de l'AHQ-ARQ, dit qu'il :

> ... a pris en compte l'objectif...

alors je souligne l'objectif,

> ... d'un faible impact sur les tarifs d'électricité, surtout les premières années considérant le nombre plus faible de véhicules par rapport à l'infrastructure de recharge.

Alors, ici, quand je lis ça puis je regarde le résultat, bien, oui, le résultat, c'est ça qu'il dit. Mais ici quand on parle d'objectif, c'est que ça veut dire qu'avant de commencer, on avait un objectif d'avoir un faible impact.

Nous, on dit, l'objectif d'un plan de déploiement optimal, dans ce cas-ci qui serait optimal, ne serait pas de viser un faible impact sur les tarifs d'électricité, mais serait de viser de minimiser l'impact sur les tarifs d'électricité. O.K. Il y a une petite nuance, là. Tout en respectant évidemment les cibles demandées, par exemple des cibles du gouvernement en termes de nombre de véhicules.

La nuance, c'est ceci. Si je dis, je veux avoir un faible impact sur les tarifs d'électricité ou même si on disait, on veut avoir aucun impact sur les tarifs d'électricité, bien, ça veut dire que je peux dépenser tant d'argent pour mon projet jusqu'à tant qu'il n'y ait pas d'impact sur les

tarifs. Minimiser l'impact sur les tarifs, ça veut dire, est-ce que je pourrais dépenser un peu moins d'argent puis avoir même un impact positif sur les tarifs d'électricité si ce un peu moins d'argent-là était optimal pour atteindre les cibles que je vise. Alors, vous voyez un peu la nuance, là.

D'être rentable, c'est une chose. Mais est-ce qu'on pourrait être plus rentable? Autrement dit, si on installe quinze cent quatre-vingts (1580) bornes, si on prévoit installer quinze cent quatre-vingts (1580) bornes, on peut penser que la première borne, elle est rentable et elle a un gain marginal important. Mais la quinze cent quatre-vingtième, peut-être qu'elle n'est pas nécessaire parce que, économiquement, elle n'amène pas suffisamment de gains par rapport à notre objectif économique. C'est un peu ce que je voulais dire. C'est que, rentable, c'est une chose. Le plus rentable, c'est mieux. Donc, ce qu'on dit, cet objectif-là de rentabilité optimale est différent de celui du Distributeur.

(9 h 00)

Si on continue. Bon. Maintenant, est-ce que certaines... est-ce que, dans certaines juridictions, on a justement fait cette

optimisation-là dont je parle? Et puisque E3 nous... dont E3 nous informe, c'est que, dans certains des exemples, parce que E3 nous a donné des exemples pour justifier le fameux ratio optimal de deux cent cinquante (250) que E3 a retenu et que le Distributeur nous a dit que lui aussi a retenu, mais qu'il avait fait peut-être des analyses différentes.

Et comment on justifie ça, bien certaines, puis c'est ça E3 nous donne une liste de références, puis ici dans sa citation qui dit : « Ça varie de cinquante (50) à deux cent quatre-vingt-dix (290) », même dans le tableau je pense qu'on commence à 11 et puis il dit : « Bon bien, O.K., on part avec ça, puis deux cent cinquante (250), maintenant, ça a l'air bien. », mais il nous dit, par contre, certaines de ces études-là ont optimisé, O.K. ont optimisé pour appuyer un certain volume de véhicules électriques. C'est comme ça que je le lis. Et il nous donne une liste de références et celui qui m'a intéressé le plus et qui, par hasard, a le mot optimisation dans le titre, ce qui m'attire un peu plus, c'est le « Optimisation of DC fast charging deployment in California » et qui a été dans la liste de E3, mais que AQCIE-FCEI a

aussi déposé cette semaine.

Alors, un extrait à la page 1 qui nous dit que le mécanisme ou la démarche ici a résolu « resolved, solves a set of covering problems to minimize the number of charging stations ». Alors, ici on dit ou je l'interprète, mais comment je le vois au Québec. C'est qu'on a un objectif, on a des objectifs de nombre de véhicules, on a des objectifs de fiabilité de temps d'attente, et caetera. Comment? C'est quoi la meilleure solution pour atteindre nos objectifs. O.K.? Donc, comment on minimise le nombre de « charging stations ». Au Québec, je le dirais autrement, comment on minimise le coût global. Je vais en parler un peu tantôt et comment on a la meilleure solution qui atteint nos objectifs, nos contraintes.

Alors, c'est un peu ce qui a été fait ici et si on lit un peu plus loin la section 2.5 et puis je ne vous décrirai pas ce qui est là en détails, mais on voit que vraiment, là, il y a des techniques d'optimisation mathématique. O.K.? On parle de CPLEX qui est un logiciel vraiment, simplement, de résolution de problèmes d'optimisation. C'est assez connu. Tout le monde utilise ça pour faire l'optimisation.

Alors, ici, c'est sûr qu'on a un outil de localisation optimal qui est en projet pilote ou en tout cas en prototype avec Polytechnique Montréal et suite à nos demandes de renseignements, on nous a informé qu'il y avait IVADO qui était impliqué, tout ça, puis, effectivement, au Québec, on est assez bien gâté en termes d'optimisateurs dans le domaine des transports depuis plusieurs années. Alors, on a compris que cet outil-là de Poly nous permettait de trouver la localisation optimale pour un certain nombre de bornes.

Par exemple, si je veux installer cinquante (50) bornes cette année, cet outil-là va nous dire où est-ce qu'on est mieux de les installer. O.K.? Pour un paquet de raisons qui sont décrites dans les demandes de renseignements. Alors, autrement dit, ma prochaine borne, où est-ce que je devrais l'installer pour avoir le gain marginal le meilleur. O.K.? Madame Lampron nous expliquait là que... Puis en regardant la carte que... J'ai regardé la carte cette semaine, puis tout ça, on peut assez bien nous voir où est-ce qu'il y a comme des trous là, mais cet outil-là, ce qu'il fait, il le fait en calculant pas mal plus vite que ce que nous on peut calculer, puis en calculant plus de

choses pour savoir elle est où la prochaine borne. Donc, si on lui demande cinquante (50) bornes, bien il va nous trouver les cinquante (50) prochaines bornes. Où est-ce qu'on les place. Donc, c'est un déploiement optimal, c'est-à-dire c'est une localisation optimale, mais je suis convaincu que ce modèle-là n'a pas servi à trouver le nombre de BRCC, le quinze cent quatre-vingts (1580) ou le tant de bornes par année. Je suis convaincu que cet outil-là n'a pas fait cet exercice-là. Je ne dis pas qu'un outil ne pourrait pas le faire. Alors, cet outil-là, avec l'information qu'on a eu, ne sert pas à trouver le nombre de bornes, mais à localiser des bornes, une fois qu'on lui en a données un certain nombre.

Bon et E3 et HQD, comme j'ai mentionné tantôt, concluent un ratio optimal de deux cent cinquante (250) véhicules électriques ou véhicules entièrement électriques par borne, mais et E3 nous dit que c'est un petit peu délicat ou « tricky » quand on lui pose la question « est-ce que c'est vraiment optimal », alors là, il hésite un peu, alors on a reproduit cette citation-là suite à une question de, maître Cadrin.

Et donc, le ratio c'est une chose et

mettons qu'on a un ratio, mettons que le deux cent cinquante (250) c'est un ratio optimal à l'horizon, vingt vingt-sept (2027)ou vingt trente (2030), mais ça c'est une chose, mais qu'est-ce qui nous démontre que le rythme optimal pour atteindre ce ratio-là est le bon? Pour passer de zéro, pas de zéro mais... oui, de zéro parce que c'est des bornes additionnelles, de zéro (0) à quinze cent quatre-vingts (1580), bien, il y a une infinité de nombres de façons de se rendre puis c'est là qu'un modèle d'optimisation nous aiderait à trouver le rythme optimal.

(9 h 05)

Alors, entre... en questions que nous avons posées en demande de renseignements, le Distributeur n'a pas fourni la description de la méthode utilisée, on a dit : « Quels sont les intrants, les hypothèses de votre méthode et quelle est la méthode? » Alors, on eu des réponses sur les intrants, les hypothèses et les choses qui étaient prises en compte mais il n'y a pas eu de description de la méthode, t'sais, il n'a dit : « Bien là, on a pris tous ces ingrédients-là puis voici comment on a fait la recette. » Donc, on a les ingrédients mais on a pas la recette, O.K.?

Si on... si on nous avait dit comme Zhang nous dit dans son article : « Bien, on a fait un algorithme qui nous a donné ça puis on a tenté de... et quel était l'objectif de... » Alors, on a pas vu ça. O.K.? Alors, c'est pour ça que... ce qui nous amène à conclure un certain nombre de choses.

Et aussi, bon, aussi en réponse à notre demande de renseignements et aussi à B-14, on nous dit que l'outil de Polytechnique pourra fournir l'emplacement optimal, comme je vous ai expliqué tantôt, d'un nombre de bornes. Il ne pourra pas servir... Bon, je répète ce que j'ai dit tantôt mais qu'est-ce qui nous fait dire ça aussi? C'est que l'outil de Poly n'est encore qu'en test là, alors, on suppose qu'il n'a pas été utilisé non plus pour déterminer le nombre de bornes du Plan et non plus pour l'emplacement des bornes de deux mille dix-huit (2018) et deux mille dix-neuf (2019) si l'outil est encore en test, qu'il est utilisé en test, mais c'est... c'est ce qui nous fait dire que cet outil-là aussi n'a pas été utilisé pour trouver le nombre optimal de bornes à installer par année.

Alors, vous avez compris ma conclusion, que je considère ici, l'AHQ-ARQ, qu'on n'a pas optimisé le nombre de BRCC par année du Plan de déploiement

et seule une optimisation du Plan propre au Québec, O.K.? Alors, les méthode existent mais là réponse de Californie ou la réponse de France ou tout ça, on est d'accord là-dessus, elle serait à tout le moins différente au Québec et même... au Québec même par rapport au reste du Canada.

Alors, le Québec peut avoir des objectifs, peut avoir des tarifs, O.K., qui sont différents d'ailleurs, peut avoir des coûts d'approvisionnement, peut avoir des coûts évités, peut avoir un certain nombre d'hypothèses qui devraient servir à déterminer ce fameux ratio optimal qui est propre à sa situation.

Il y a un élément ici que j'aimerais ouvrir une parenthèse, que je pense que le Distributeur hier ou avant-hier, oui, je pense que c'est avant-hier, peu importe, a mentionné... le Distributeur a mentionné que son but ou son but visé était d'avoir aucun temps d'attente. O.K.? Alors, évidemment, ça c'est pas réalisable, O.K.? La seule façon que ce serait réalisable c'est d'avoir suffisamment de bornes à un point donné pour couvrir tous les cas possibles de personnes qui arriveraient en même temps ou à l'intérieur de...

Alors, admettons que vous avez quatre bornes à une super station puis il y a cinq personnes qui arrivent en même temps, bien, vous n'atteindrez pas l'objectif d'aucun temps d'attente, O.K.? Alors, le aucun temps d'attente a un coût énorme, O.K.? Alors, ce qu'on... Puis dans le fond, cet... cet objectif-là fait abstraction des notions de fiabilité, O.K.? La fiabilité se calcule, la fiabilité se démontre et la fiabilité se... se... On peut avoir des critères de fiabilité. Alors, notre critère de fiabilité ça peut être qu'on vise quatre-vingt-dix-huit pour cent (98 %) du temps qu'il n'y a pas d'attente, hein, ou on vise que le temps d'attente moyen soit de trente (30) secondes ou de deux minutes.

Alors, vous comprendrez que dépendant du critère qu'on se donne, le coût de déploiement sera différent, hein. Une fiabilité a un coût, un temps d'attente de zéro ou de, mettons, une minute, si c'était ce que... si c'était ce que le Distributeur avait en tête, alors, un temps moyen d'attente d'une minute n'a pas le même coût qu'un temps d'attente moyen de dix (10) minutes. Il peut y avoir un coût beaucoup... de beaucoup supérieur et insouhaitable.

Actuellement, quand vous allez à la station d'essence, il y en a au-dessus de deux mille (2000) au Québec, il y a des journées où il y a du temps d'attente encore, O.K.? Il y a deux mille cinq cents (2500) stations service puis chacune a quatre ou cinq ou six pompes.

Et je ferais le parallèle avec les approvisionnement en électricité. Donc, les approvisionnement en électricité sont fiables non pas à cent pour cent (100 %), hein, il y a un critère de fiabilité qui est reconnu par à peu près tout le monde en Amérique du Nord qui dit : on accepte une défaillance ou on accepte de ne pas avoir suffisamment de ressources qui fait que deux point quatre heures (2,4 h) par année ou vingt-quatre (24) heures en dix (10) ans. Alors, c'est pas vrai que la fiabilité elle est cent pour cent (100 %) et c'est pas souhaitable.

(9 h 10)

Alors, si vraiment le Distributeur vise un temps d'attente nul en tout temps, bien, on planifie trop de bornes. C'est trop ambitieux, voire impossible. Donc, c'est important de voir qu'on peut vivre avec un certain temps d'attente. Je ne pense pas que, il y a une marge mais c'est

important de voir que ici... Tu sais, c'est sûr que dans un discours au salon de l'auto ou devant la chambre de commerce c'est bien d'entendre ça. Mais devant un organisme de réglementation économique, bien, on doit avoir, quand on déploie des choses comme ça, on doit viser des critères de fiabilité et ceci dit avec le plus grand des respects.

Alors, nous ce qu'on dit c'est que demandons au Distributeur, on ne le fera pas aujourd'hui, disons d'ici à l'année prochaine, démontrez-nous donc que c'est optimal votre plan. Parce que, encore là, le deux cent cinquante (250), il y a pas eu de démonstration que c'était le chiffre optimal au Québec. On va voir des chiffres bientôt du rapport Dunsky qui va nous dire d'autre chose, qui va nous dire des choses au Canada, qui va nous dire des choses au Canada pour des provinces qui sont moins bien avancées qu'au Québec.

Alors, le Québec est plus avancé sur sa courbe, monsieur Breton l'a bien dit. On est peut-être à cinquante pour cent (50 %) des véhicules électriques au Québec alors est-ce que notre, à première vue, les chiffres de ratio qu'on a ici dans le plan sont plus chers que ceux du rapport

Dunsky avec ce qu'on a. Bien, attendons voir.

Alors, j'arrive maintenant à l'importance d'ajuster. Alors, vous avez compris que comme toutes ces hypothèses-là bougent très rapidement, c'est important qu'on va s'ajuster à tous les carrefours et le Distributeur le mentionne à plusieurs reprises et on est bien heureux de ça.

Alors, donc ce qu'on dit nous, c'est notre recommandation qui est dans le mémoire, c'est d'actualiser la stratégie de déploiement annuelle et l'analyse économique dans le cadre de chaque cause tarifaire. Alors, on va un peu expliquer ce qu'on veut dire par la stratégie de déploiement annuelle. C'est la dernière diapo.

Alors, nous on dit deux mille dix-huit-deux mille dix-neuf (2018-2019) cent cinquante-quatre (154) nouvelles bornes, on est convaincus, avec toute l'information qu'on a, allez-y, bonne idée. On comprend que c'est au prochain carrefour qu'on doit se poser d'autres questions parce que quand on va arriver au prochain carrefour, qui est peut-être, on verra quand, on a d'autres informations.

Alors, le processus que nous voyons, que nous recommandons, on pourrait être un peu plus précis dans notre recommandation, c'est de dire,

bien, en avril deux mille dix-neuf (2019), ou peut-être en mai, on a un rapport annuel où on a un suivi. Je pense que là, le Distributeur l'a bien mentionné.

En août, on reçoit une nouvelle cause tarifaire et ce que nous disons c'est que le Distributeur devrait fournir dans sa preuve un certain nombre d'information sur le Plan de déploiement. Alors, le Plan de déploiement qui était deux mille dix-huit-deux mille vingt-sept (2018-2027), rendu ici, devrait être deux mille vingt-deux mille vingt-sept (2020-2027) parce que ça se peut qu'il y ait des choses qui changent en deux mille vingt (2020), vingt et un (21), jusqu'à vingt-sept (27), ajusté avec les hypothèses mises à jour. Puis déjà, on peut penser qu'il y a plein d'hypothèses qui ont bougé aujourd'hui.

En mars deux mille vingt (2020), la décision de la Régie est publiée pour approuver les bornes deux mille vingt (2020). Et ici, vous allez me dire, bien, en mars, l'année est commencée mais on sait que, puis le Distributeur nous l'a mentionné, en deux mille dix-neuf (2019) dans les trois premiers mois, ils ont installé sept bornes seulement, ce qui est tout à fait compréhensible

parce qu'on veut s'assurer que le sol est bien stable avant de commencer.

Donc, en rendant sa décision en mars, la Régie n'affecte pas, puis même, la Régie ou nous comprenons qu'il va y avoir des bornes qui vont être installées dans les trois premiers mois puis on peut vivre avec ça. Et en avril deux mille vingt (2020), bien on recommence le cycle.

(9 h 15)

Si on regarde ça par rapport à la pièce A-0024 qui a été déposée hier par la Régie sur ce que, je peux penser que c'est une proposition de suivi, pas de suivi mais de dépôt qu'il y aurait à chaque cause tarifaire, alors c'est un peu notre même principe qu'on voit, c'est-à-dire que... Et puis en réponse à la question de maître Gariépy, madame Caron nous dit quel devrait être le critère. Parce que moi, la veille, quand j'ai entendu madame Caron, ma première réaction, c'est qui va décider qu'on devrait revenir nous voir et en cause tarifaire et nous dire qu'il y a eu des changements? C'est quoi un changement? Alors, j'avais la même question que maître Gariépy a posée. Et j'ai des commentaires sur la réponse qu'on a obtenue. O.K.

Alors, on nous dit, bien, un changement important, c'est quinze pour cent (15 %), comme dans les dossiers d'investissements. Alors, c'est quinze pour cent (15 %) s'il n'y a pas de changement ou de changement... je ne me souviens plus le terme là, mais c'est-tu des changements dans la solution importante ou quinze pour cent (15 %)?

Alors, première réaction de changement ici, on a eu une expérience dont je ne vais pas m'éterniser, mais la ligne Chamouchouane qui aboutit soit au Bout-de-l'Île ou à Duvernay, bien il y a eu un changement important de tracé puis on l'a su après. Alors, le Transporteur n'est pas venu dire « il y a eu un changement ». Bon. Mettons qu'on parle juste du quinze pour cent (15 %).

Dans le cas d'une ligne ou d'un investissement, c'est un projet. O.K. C'est un projet d'une ligne entre Chamouchouane et à Laval, par exemple. Et on ne peut pas dire « on va enlever un bout de ligne ou on va rajouter un bout de ligne. » C'est un projet, c'est... O.K., c'est une construction.

Je vous soumets que dans le cas qui nous intéresse aujourd'hui, on a quinze cent quatre-

vingts (1580) projets. O.K. Alors, chaque borne devrait être une décision différente. À chaque, c'est... on a comme quinze cent quatre-vingts (1580) carrefours, ce que j'expliquais tantôt.

Alors, ici, ça veut dire que si on dit, le critère, c'est quinze pour cent (15 %) de dépassement de coûts de l'ensemble des bornes, ça veut dire que, besoin ou pas besoin, le Distributeur pourra construire quinze cent quatre-vingts (1580) bornes pendant dix (10) ans puis ne pas venir nous demander la permission à ceux qui vont payer ces bornes-là, même si elles ne sont pas nécessaires. O.K. Même, il pourrait en construire quinze pour cent (15 %) de plus s'il réussit à contenir ses coûts unitaires.

Alors, vous avez compris de la présentation que notre problème, c'est qu'on a peut-être... on va se rendre compte au fur et à mesure qu'on n'a peut-être pas besoin de ces quinze cent quatre-vingts (1580) bornes là pour un paquet de bonnes raisons.

Alors, c'est là que donner le « O.K. » au Distributeur de dire « vous viendrez nous voir seulement quand vous dépasserez de quinze pour cent (15 %) » bien lui donne la permission de faire ces

quinze cent quatre-vingts (1580) projets-là besoin, pas besoin. O.K.

Ensuite, si on vient donc au document A-0024 en terminant. Alors, ce qui fait que le tableau qui apparaît là va dans le sens de notre recommandation. C'est que si je comprends bien, ici, à chaque cause tarifaire, on demanderait au Distributeur de refaire ce tableau-là, donc sur l'horizon non pas maintenant deux mille dix-huit, deux mille vingt-sept (2018-2027) l'an prochain, mais deux mille vingt, deux mille vingt-sept (2020-2027).

Alors, pour faire ce tableau-là, le Distributeur doit se poser des questions sur... reposer des questions sur combien que j'ai besoin maintenant de bornes d'ici à deux mille vingt-sept (2027) sachant que l'autonomie des véhicules a changée, sachant combien j'en ai vendus, et caetera, et caetera, pas que « j'en ai vendus », mais combien il s'en est acheté au Québec.

Et c'est sûr que si nous sommes acceptés comme intervenant et que nous voyons ce tableau-là, et comme les autres intervenants le feraient, bien on aurait des questions, hein! « Pourquoi le chiffre de cette ligne-là a changé? Ah! O.K. Parce

que vous supposez plus ou moins de bornes » et caetera.

Alors, c'est sûr que ça devrait s'accompagner, parce que pour le faire, le Distributeur devra faire un certain nombre d'hypothèses, hein, alors devra s'accompagner d'un certain nombre de tableaux qui sont déjà dans la preuve présentement. J'ai commencé à en faire une liste, mais je ne vous la donnerai pas parce que je me suis dit, dans le fond, simplement de dire que, ça, si c'est remis à jour une fois par année, bien ça devra être accompagné de ce qui vient derrière. O.K.

Puis c'est bien parce que l'exercice a été fait dans la preuve du Distributeur et en demande de renseignements. On voit assez bien, quand je vous dis les tableaux devraient être mis à jour, on peut assez facilement les déterminer.

Alors, ce qui fait que le nombre de bornes installées ici, année historique, année de base, année témoin, bien pourrait aussi continuer sur... jusqu'en deux mille vingt-sept (2027) et un paquet d'autres paramètres.

Et peut-être une petite nuance sur le nombre de véhicules entièrement électriques au

Québec. Je pense que l'information aussi sur le nombre de VHR pourrait être intéressante sur cette ligne-là, donc de véhicules hybrides rechargeables. (9 h 20)

Alors, ceci conclut. Donc, je conclus en disant que tout ce projet-là intéressant pour nous, on est favorable. Maintenant, il y a tellement d'hypothèses qui bougent qu'on ne peut pas figer un Plan de déploiement de quinze cent quatre-vingts (1580) bornes comme il est fait là. Peut-être que, ça, ça va se produire. Peut-être qu'on aura besoin plus. On voit qu'il y a beaucoup d'hypothèses qui entraînent un biais sur le nombre de bornes. Et on a vu nos hypothèses ont tendance générale de surestimer le nombre de bornes requises. Alors nous ce qu'on dit, c'est, optimisons à chaque étape, à chaque année, optimisons notre plan de déploiement futur.

Et la Régie, dans le fond, ce qu'elle autorise, c'est la prochaine année avec une vision du long terme. À chaque année, on se revoie. Chaque année, on reverra les mêmes tableaux avec des chiffres différents et qui pourront avoir un impact sur le plan de déploiement futur. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Me STEVE CADRIN :

Le témoin est disponible pour les questions en contre-interrogatoire. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Turmel? Pas de questions. Maître Gertler? Pas de questions. Maître Neuman?

CONTRE-INTERROGÉ PAR Me DOMINIQUE NEUMAN :

Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les Régisseurs. Dominique Neuman pour Stratégies énergétiques et l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique.

Q. **[3]** Bonjour, Monsieur Raymond.

R. Bonjour.

Q. **[4]** Vous avez dans votre présentation et dans votre mémoire également énuméré un certain nombre d'hypothèses qui vous apparaissaient surestimées, surestimées notamment le nombre de BRCC qui serait requis pour le déploiement. Y a-t-il dans vos travaux, dans votre réflexion que vous avez faite sur ce projet des hypothèses où vous avez perçu que le nombre de BRCC avait été sous-estimé?

R. Je n'en vois pas comme ça, mais ça ne veut pas dire qu'il n'y en a pas. Il faudrait que je fasse le

tour des autres hypothèses que je n'ai pas mentionnées. Je ne dis pas qu'il ne peut pas y en avoir, là, mais il faudrait que je prenne un peu le temps avant d'en identifier. Il n'y en a pas qui me viennent à l'esprit comme ça, mais ça ne veut pas dire qu'il n'y en a pas.

Q. **[5]** D'accord. J'attire votre attention à la page 7 de votre présentation d'aujourd'hui. Il est fait mention de l'hypothèse du kilométrage annuel moyen et la consommation d'un véhicule électrique. Vous indiquez qu'Hydro-Québec Distribution exprime une certaine hypothèse basée sur ce qui existe présentement et prévoit qu'il n'y aura pas de modification sur dix ans. Vous citez un autre intervenant ensuite qui, selon lui, estime que cela serait surestimé.

Je vous demanderais, selon votre analyse, ne croyez-vous pas que l'accroissement de la disponibilité des bornes de recharge et des bornes de recharge rapide sur le territoire québécois, ne croyez-vous pas que cela pourrait avoir un effet à la hausse sur le kilométrage annuel moyen et sur la consommation d'un véhicule électrique?

R. C'est possible. Et c'est ce qui nous fait dire qu'ici, on est sans modification. C'est une

hypothèse peu probable qu'on n'ait pas de modification sur dix ans. Ceci étant dit...

Q. **[6]** Mais vous estimez que c'est surestimé? Vous pensez que...

R. Ceci étant dit, comme nous essayons de faire du... J'essaie de trouver le mot. En tout cas...

Q. **[7]** Des alliances?

R. Non, pas des alliances. Mais de ne pas dupliquer le travail. Il y a un certain nombre d'analyses que nous n'avons pas fait. Et ici je vous dis que c'est selon l'intervenante UC. Si l'intervenante UC suppose qu'il y a une surestimation, c'est ce qui mènerait à ces conséquences-là. Alors, évidemment, c'est une question qui pourrait être posée à l'intervenante UC. Nous, dans ce cas-ci, c'est clair que... Quand j'ai dit tantôt, nous avons fait un survol de ce qui s'est passé ou un peu... Alors, ici ce qu'on dit, c'est, ici, c'est selon l'intervenante UC. C'est notre lecture de ce que l'intervenante UC a fourni. Alors, je ne peux pas me prononcer sur votre question pour ne pas avoir fait ce travail-là. Donc, pour un allégement réglementaire. Voilà. C'est le mot que je cherchais.

(9 h 25)

Q. **[8]** Et selon vous, est-ce que ce aurait été surestimé?

R. Le nombre de...

Q. **[9]** Le fait que le kilométrage annuel moyen et la consommation d'un véhicule électrique ne s'accroisse pas du fait qu'il y aura un accroissement de la disponibilité des bornes de recharge rapide sur le territoire. Vous pensez que c'est surestimé de dire que ça va rester constant?

R. Bien c'est ça. Comme je viens de dire, je n'ai pas fait cette analyse-là. Tout simplement, ce que je fais ici, c'est que je cite l'analyse de UC.

Q. **[10]** O.K. Est-ce que vous avez choisi les hypothèses que vous avez analysées en gardant juste celles sur lesquelles il y avait peut-être une surestimation du nombre de bornes et sans examiner les autres hypothèses qui pourraient amener une sous-estimation du nombre de bornes requises?

R. Non. J'ai analysé toutes les hypothèses qui me semblaient les plus déterminantes.

Q. **[11]** Le client que vous représenté aujourd'hui, c'est l'Association des hôteliers du Québec et l'Association des restaurateurs du Québec. Selon vous, est-ce que ces clients, les restaurateurs et les hôteliers du Québec, ont un intérêt à ce qu'il

y ait un accroissement des déplacements, donc du kilométrage annuel moyen des véhicules électriques et de la consommation de véhicules électriques sur le territoire?

R. Ils ont sûrement un intérêt à ce que les gens se déplacent plus, oui, effectivement, mais il y a aussi... Donc, certains membres ont cet intérêt-là. Certains autres membres ont un intérêt à ce que les tarifs d'électricité soient les plus bas possible ou les plus justes et raisonnables. Alors, il y a toujours cette balance-là entre les deux qui fait partie du mandat fourni par notre cliente, mandat qui m'est transmis par, maître Cadrin.

Q. **[12]** O.K. Mais pour revenir à cet accroissement des déplacements sur le territoire, croyez-vous qu'il y a des hôteliers et des restaurateurs du Québec qui ont un intérêt à ce qu'un plus grand nombre de bornes de recharge rapide d'Hydro-Québec soient installées à proximité de leurs établissements. Je ne dis pas sur leur terrain. C'est une question que ça peut prendre de la place et on a vu qu'il y a des difficultés lorsque c'est sur les terrains privés, mais à proximité, est-ce qu'il y a un intérêt à ce que ça se passe?

R. Je pense que tout le monde a intérêt à avoir une

borne à proximité. Alors, c'est ce qui fait qu'il y a un nombre minimum de bornes qui doivent être installées pour couvrir le territoire de façon suffisante, mais autant les hôteliers que les restaurateurs que tous les consommateurs n'ont pas d'intérêts à ce qu'il y ait des bornes en trop grande quantité, donc, des bornes qui seraient, selon nos termes, non optimales en termes de retour sur l'investissement.

Q. **[13]** À la page 13, vous faites état que l'AHQ-ARQ est d'avis que l'analyse économique sur dix ans présentée par le Distributeur est favorable et qu'elle est robuste comme le démontre les diverses analyses de sensibilité réalisées par l'AHQ-ARQ et le Distributeur, mais cela ne veut pas dire que le plan de développement est optimal et vous avez développé ça dans le reste de votre présentation et de votre mémoire. Est-ce que, dans votre analyse, vous aviez à considérer, ou au contraire, ça ne faisait pas partie des choses que vous aviez à considérer, les avantages économiques de développement régional, d'intérêt pour les communautés locales, les avantages économiques plus généraux résultant des bénéfices pour la santé et de réduction de la pollution d'un plus grand

déploiement des véhicules électriques sur le territoire du Québec?

(9 h 30)

R. Non, nous n'avons pas tenu compte de ça. Tout ce que nous disons, c'est que, au Québec, il y a une optimisation du Plan de déploiement qui doit se faire, qui est propre au Québec, avec ses objectifs, et caetera, et caetera, étant que si le Distributeur, dans la recherche d'un optimum, a d'autres considérations, bien, c'est ici qu'elles pourront être prises en compte pour déterminer le ratio optimal.

Q. **[14]** D'accord. Et finalement vous proposez un... non pas même un suivi, mais une décision annuelle plus étendue de la part de la Régie, ce sur quoi nous vous rejoignons, c'est indiqué dans notre mémoire. Vous êtes conscient que cette décision annuelle plus étendue de la Régie pourrait amener notamment, selon le cas, de revoir à la hausse le Plan de déploiement selon les circonstances?

R. Tout à fait.

Q. **[15]** O.K. Je vous remercie beaucoup.

R. Mais toujours dans le but, dans la cible à atteindre qui est la cible du gouvernement. Si la cible du gouvernement change pour deux millions en

deux mille trente (2030), bien, là, ça change... évidemment ça change totalement. Ce que je veux dire, c'est que c'est toujours pour la même cible.

Q. **[16]** Oui.

R. Si Hydro-Québec dit, bien, moi, pour atteindre la cible au lieu d'en avoir trois cent quatre-vingt-dix mille (390 000) en deux mille vingt-sept (2027), je peux en avoir cinq cent mille (500 000), bien, là, il y a une différence.

Q. **[17]** Oui.

R. Je suis entièrement d'accord avec vous. Moi, comme je dis, les hypothèses peuvent changer, on se revoit au carrefour. Bien, au carrefour, il peut y avoir des choses qui ont changé dans tous les sens. On s'entend très bien là-dessus.

Q. **[18]** D'accord. Je vous remercie bien.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Neuman. Maître Tremblay?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous aviez des questions, Maître Fortin?

CONTRE-INTERROGÉ PAR Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

Q. **[19]** Je n'avais pas annoncé de questions, mais après avoir entendu votre témoignage, Monsieur

Raymond, on a plein de questions. Ce n'est pas vrai, une seule question. Si je comprends bien votre présentation, ce que vous recherchez, vous, c'est une démonstration sur une base annuelle du caractère optimale du projet pour s'assurer que c'est toujours optimisé, est-ce que j'ai raison?

R. Oui, sur le nombre... optimisé sur le nombre de stations installées et non pas sur... La localisation, c'est autre chose, là-dessus je ne suis pas trop inquiet. Mais c'est sur le nombre qui va évoluer soit sur l'année qui s'en vient, par exemple deux mille vingt (2020), ou sur le reste de l'horizon. C'est vraiment de revoir cette optimisation.

Parce que l'optimisation quand on commence ici puis on revient à la fin deux mille dix-sept (2017), là, elle est basée sur un certain nombre d'hypothèses. Et je pense qu'on est tous d'accord ici que, depuis ce temps-là, il y en a plein qui sont à remettre en question. C'est ce qu'on dit. Nouvelles hypothèses. On a fait déjà un tour de manivelle qui a été bien fait. Alors, faisons-en un autre puis essayons d'optimiser un petit peu mieux, mais surtout de tenir compte de la nouvelle réalité puis des nouvelles hypothèses.

Q. **[20]** Je comprends. Mais justement, moi, je veux vous parler de la localisation. Comment est-ce que vous voyez ça la nécessité pour le Distributeur d'assurer une couverture qui est aussi étendue que possible, peut-être concentrée sur les grands axes routiers, mais aussi la nécessité de rejoindre les régions qui sont un petit peu plus éloignées pour permettre la pénétration des véhicules électriques? Qu'est-ce que vous pensez de ça? C'est quoi votre perspective là-dessus?

R. Oui, là-dessus, je pense que la solution optimale arriverait à cette conclusion-là, c'est de couvrir l'ensemble du territoire. Mais encore là avec suffisamment de bornes, mais pas d'inonder le territoire de nombre de bornes.

Q. **[21]** Je comprends.

R. Parce que l'objectif aussi, oublions pas que l'objectif, pour moi, en termes mathématiques, là, mais... c'est une contrainte aussi, l'objectif de combien de bornes qu'on veut avoir, pour atteindre ces bornes-là. Et il y a un autre objectif, c'est de couvrir le territoire. Peut-être qu'il y a des bornes qui sont moins rentables dans certains territoires, mais nous sommes d'accord avec cet objectif-là quand même de couvrir l'ensemble du

Québec. Évidemment, couvrir avec un nombre suffisant, mais un nombre pas... donc le nombre requis.

Q. **[22]** Je comprends. Je n'ai pas d'autres questions. Merci beaucoup. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Fortin. Maître Tremblay?

CONTRE-INTERROGÉ PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui.

Q. **[23]** Bonjour, Monsieur Raymond. Jean-Olivier Tremblay, procureur d'Hydro-Québec Distribution.

R. Bonjour.

(9 h 35)

Q. **[24]** Dans votre présentation, Monsieur Raymond, tout au long des pages que l'on voit, vous avez indiqué des citations avec une référence aux notes sténographiques, prenons par exemple la planche 3, il y a plusieurs citations là. Alors, ça c'est bien vous ça qui avez sélectionné les mots, l'extrait précis que vous tiriez des notes sténographiques pour indiquer dans votre présentation.

R. C'est moi qui a tiré les mots, mais je vous invite à... J'ai aussi vu le contexte et j'aurais pu mettre la citation au complet, mais je vous invite à aller voir le contexte et le contexte me convient

aussi.

Q. **[25]** Donc, selon vous, à chaque fois que vous citez quelques mots de E3, par exemple, ici, la deuxième puce et la troisième puce, ça représente, selon vous, l'essence du témoignage de E3 sur ce sujet-là?

R. Ça représente l'essence du témoignage sur ces éléments-là, c'est que, par exemple, les hypothèses peuvent être remises en question et il est difficile de prévoir un certain nombre de choses. Dans cet exemple-là, il était peut-être difficile de prévoir l'effet induit ou quelque chose d'autres, mais ça nous donne des exemples de choses qui soit sont difficiles à prévoir ou qui sont des hypothèses qui peuvent être remise en question et je pense que c'est l'essence aussi de d'autres informations fournies par le Distributeur à l'effet qu'il y a tellement de choses qui sont variables qu'on va s'ajuster.

Q. **[26]** Ma question porte sur, par exemple, je prends E3.

R. Oui.

Q. **[27]** C'est écrit ceci : « individual assumption » et caetera. Donc, ce que vous avez retenu, finalement, aux fins de votre présentation de ce

matin du témoignage d'E3, par exemple, sur ce sujet-là, c'est la phrase que vous avez indiquée là.

R. C'est la phrase que je montre là pour montrer que les hypothèses peuvent être... Certaines hypothèses peuvent être remises en question.

Q. **[28]** Et ça c'est la même chose si je prends par exemple, à la planche 4, vous avez une autre citation de E3 : « the bulk of the work was done at the end of 2017 ». Donc, c'est bien votre perception, vous, que l'analyse d'E3 s'est terminée à la fin de deux mille dix-sept (2017). Il n'y a rien eu après? C'est ce que vous avez retenu du témoignage d'E3?

R. Ce n'est pas ça qui est écrit là là. C'est écrit : « the bulk », c'est la majeure partie du travail a été effectuée à la fin de deux mille dix-sept (2017).

Q. **[29]** Oui.

R. C'est ce que j'ai retenu de cette citation-là...

Q. **[30]** Parfait.

R. Et ce que j'ai retenu de ce que j'ai entendu à l'audience.

Q. **[31]** Très bien. Continuons dans votre présentation. Même chose à la planche 10. Et là sous la rubrique

« Hypothèse E3 », vous mentionnez un extrait du témoignage de monsieur Horii qui mentionne : « their business model is profitable ». Donc, ça c'est encore une fois, ce que vous avez retenu du témoignage d'E3 sur les bornes privées. C'est que les modèles d'affaires sont profitables ou rentables.

R. Ici on a une phrase complète là et c'est une phrase complète qu'on a même soumise à E3 en contre-interrogatoire, puis c'est ce qu'il nous a expliqué.

Q. **[32]** Je veux juste vérifier la compréhension que vous avez.

R. Je vous réfère aux notes sténographiques aussi sur ce contre-interrogatoire-là et vous allez pouvoir voir que ce que monsieur a dit c'est qu'effectivement, il n'y avait pas seulement les revenus de recharges qui était un élément pour déterminer la rentabilité de l'installation de bornes par des tiers.

Q. **[33]** Très bien. Et ça, bien là vous devancez, mais c'est correct. Planche 11, quand on parle de la troisième puce « External Revenues », c'est ce à quoi je pense vous référez, n'est-ce pas?

R. Oui, mais encore là, je vous réfère aux notes et

c'est ce qu'elles disent. C'est qu'il y a d'autres revenus qu'on pourrait compter, puis dans l'exemple des « shopping centers » , alors c'est vraiment une référence aux notes pour éviter ici de remplir la diapo, mais je vous invite à aller lire le contexte. D'ailleurs, c'est pour ça qu'on a mis pages 150, 151, évidemment qui couvrent un peu plus que seulement ce qui est là, mais l'essentiel que je retiens, c'est qu'ici, il y a d'autres types de revenus qui peuvent nous permettre de rentabiliser des bornes du secteur privé.

Q. **[34]** Parlons d'optimisation maintenant et je vous réfère à la planche 17 de votre présentation. J'ai bien écouté votre témoignage ce matin. Donc, essentiellement, vous avez référé à une étude de Zhang et autres et vous prétendez que seule une optimisation avec un modèle mathématique permettrait d'optimiser le nombre de bornes. Je pense que c'est juste si je résume votre témoignage de cette façon-là. N'est-ce pas?

R. Bien je n'ai pas dit : « seule avec un modèle mathématique ». Je veux dire, ça dépend ce que... L'optimisation peut se faire par des modèles... La définition d'un modèle mathématique, ne s'est pas nécessairement les modèles d'optimisation.

L'optimisation peut se faire avec des modèles heuristiques. L'optimisation peut se faire de différentes façons. Alors, un modèle qui optimise en tenant compte de tous les paramètres et qui se fixe une fonction objectif c'est ce que je veux dire quand je parle d'un modèle à caractère optimal et quand je cite Zhang je ne le cite pas pour les résultats, je le cite pour un exemple d'approche d'optimisation mathématique qui peut se faire et puis je vais m'arrêter là parce que je pourrais vous en parler pendant des heures et puis...

(9 h 40)

Q. **[35]** Non, mais le but c'est pas d'en parler pendant des heures, moi, je vous pose des questions de précision. Alors, j'ai bien compris que dans l'étude de Zhang, vous... vous aviez noté qu'il y avait un outil qui était utilisé qui s'appelait CPLEX. Donc, ça je comprends que c'est un exemple de modèle mathématique qu'on peut utiliser mais il y a d'autres façons de procéder selon ce que vous me dites aujourd'hui.

R. Oui. Juste préciser. CPLEX c'est pas un... c'est pas un modèle mathématique, CPLEX c'est un solveur, O.K., c'est un solveur qui, une fois qu'on a décrit notre modèle mathématique, va nous trouver la

solution optimale. Alors, juste une petite nuance. Mais il y a plusieurs façons d'obtenir une solution optimale et il y a plusieurs façons de démontrer que notre solution est optimale, ce que je n'ai pas vu dans... dans le présent dossier.

Q. **[36]** Vous faites ces recommandations-là pour le projet de déploiement de bornes de recharge à courant continu d'Hydro-Québec, est-ce que vous avez dans un horizon récent réalisé des mandats pour d'autres développeurs ou promoteurs de réseaux de bornes de recharge lente ou rapide au Canada ou aux États-Unis?

R. Je vais vous faire un commentaire semblable à ce que le monsieur de E3 nous a dit là, c'est que j'ai jamais développé... j'ai jamais développé de modèle mathématique pour faire ce que vous dites mais les modèles mathématiques que j'ai développés partaient toujours d'une... d'une chose qui n'avait jamais été faite ou d'une chose qui avait... Alors, le modèle mathématique, si vous me le demandiez, je pourrais vous le décrire, je pourrais vous donner le modèle et tout ce qu'on aurait à faire c'est de le mettre dans ce CPLEX.

Alors, je ne l'ai jamais fait, ce qui ne veut pas dire que je ne suis... j'en ai jamais fait

pour ce problème-là parce que je n'ai jamais fait de modèle mathématique deux fois pour le même problème. Alors, une fois que le problème est résolu, je laisse d'autres ou les gens qui les... qui les créent, je laisse d'autres personnes les utiliser et les mettre dans le solveur.

Q. **[37]** Est-ce qu'à votre connaissance, il y a des développeurs, promoteurs de réseaux de bornes de recharge qui utilisent la méthode d'optimisation que vous suggérez? Je pense à... je pense à des privés et non pas à Hydro-Québec cette fois-ci, ChargePoint, Tesla, EVduty.

R. Ce n'est pas à ma connaissance parce que je n'ai pas fait de recherche et ces gens-là ne publieraient peut-être pas ce qu'ils font mais ça ne m'étonnerait pas qu'eux... qu'eux le fassent là.

Q. **[38]** Ça ne vous étonnerait pas mais vous ne le savez pas.

R. C'est ça.

Q. **[39]** Très bien. Est-ce qu'à votre connaissance, il y a une juridiction au Canada ou aux États-Unis qui exige une démonstration du type de celle que vous exigez à Hydro-Québec dans le présent dossier avant d'approuver un projet relatif aux bornes de recharge?

R. Je n'ai pas fait cette recherche-là mais ça ne m'empêche pas de le recommander parce que je pense que s'il y a quelque chose à laquelle on a accès dans cette juridiction-ci et qu'on s'en prive, bien, c'est notre commentaire là, on ne devrait pas s'en priver, hein. C'est pas parce que d'autres ne le font pas ou peut-être le font, je n'en ai aucune idée, alors, ce n'est pas une raison pour ne pas... On sait qu'au Québec, là, on est en avance sur le reste du Canada en termes de déploiement de véhicules électriques, comme j'ai dit tantôt, on sait qu'on est en avance sur l'optimisation des transports, il y a des logiciels québécois qui... qui gèrent les horaires des trains en Europe et ça, ça date des années quatre-vingts (80), et caetera, alors, je pense que c'est pas une raison qu'il n'y en ait pas ailleurs. Je ne le sais pas mais c'est pas une raison de ne pas en profiter.

Q. **[40]** Parlons maintenant du déploiement du bornes du secteur privé. Vous avez référé au rapport de E3 relativement au scénario de référence, hein, qui comprend... est-ce que vous confirmez là que vous avez bien compris que dans ce scénario de référence-là, il y avait bien quatre cent quatre-vingt-neuf (489) BRCC qui étaient déployés?

R. Oui, de... de tiers.

Q. **[41]** C'est ça. Donc, ce que vous dites c'est que dans le scénario... Je recommence. Dans le scénario Hydro-Québec, hein, ce que... ce que E3 appelle le « Hydro-Quebec Program », ils ont projeté donc l'addition des bornes de recharge rapide prévues dans le programme, il y en a quinze cent quatre-vingts (1580) comme vous avez mentionné, est-ce que c'est bien votre compréhension?

R. Qu'il y en a quinze cent quatre-vingts (1580) ou qu'ils ont projeté les quinze cent quatre-vingts (1580)?

Q. **[42]** Qu'ils ont projeté pour les fins de leur modèle les quinze cent quatre-vingts (1580) bornes de recharge rapide prévues dans le programme d'Hydro-Québec.

R. Oui, oui. Puis dans le graphique qu'ils nous ont montré là...

Q. **[43]** C'est ça.

R. ... en bleu...

Q. **[44]** Oui.

R. ... et on a posé la question : « Est-ce que dans le graphique en bleu, la partie bleu, est-ce qu'il y a des bornes de tiers? » Puis ils nous ont dit : « Non, il y a seulement des bornes

d'Hydro-Québec. »

(9 h 45)

Q. **[45]** Voilà. Donc, c'est ça que je cherche à explorer avec vous là. Est-ce que... Donc, je comprends que vous croyez que dans le scénario d'Hydro-Québec il faudrait rajouter des bornes privées, des bornes de tiers. Donc, est-ce que ce que vous êtes en train de nous dire c'est que le fait que le Distributeur déploie son projet de mille cinq cent quatre-vingts (1580) bornes va inciter les tiers à mettre plus de bornes que s'il n'y avait pas le projet de BRCC d'Hydro-Québec?

R. Non.

Q. **[46]** Non?

R. Ce qu'on dit c'est que dans l'établissement de son Plan de déploiement, le Distributeur nous a dit qu'il ne tenait pas compte qu'il y aurait d'autres bornes. O.K. Or, nous ce qu'on dit c'est que dans le scénario Hydro-Québec, il devrait être tenu compte qu'il y aura – c'est pas quatre cent quatre-vingt-neuf (489), c'est un autre chiffre, je le sais pas le chiffre parce que l'estimation n'a pas été faite – qu'il y aura aussi, en parallèle, des bornes de tiers qui seront construites comme qu'il s'est fait dans l'historique.

Q. **[47]** Mais vous comprenez bien, Monsieur Raymond, que l'analyse de E3 c'est de faire un scénario de référence où les bornes, ce qu'ils nous ont expliqué, les bornes s'installent à un faible rythme, les bornes du privé, donc il y en a, puis comparer cette situation de référence là – en efficacité énergétique on parlerait d'un tendanciel – avec une situation où j'ajoute les bornes d'Hydro-Québec, donc dans l'analyse de E3, il y en a des bornes privées, il y en a quatre cent quatre-vingt-neuf (489).

Donc, ma question pour vous c'est pourquoi est-ce qu'il faudrait ajouter des bornes de recharge privées au scénario d'Hydro-Québec alors qu'on va calculer uniquement la différence entre le scénario de référence et l'effet du déploiement d'Hydro-Québec?

R. Dans le scénario de référence, E3 a dit s'il n'y a pas de nouvelles BRCC du Distributeur, le privé, les tiers vont trouver des bonnes raisons d'installer quatre cent quatre-vingt-neuf (489) BRCC sur l'horizon. Il aurait pu dire...

Alors, je dis pas que c'est des bornes à rajouter en plus de celles d'Hydro-Québec. Ce que je dis c'est que dans le scénario Hydro-Québec, E3,

s'il avait fait le même exercice semblable, aurait dit, dans le scénario Hydro-Québec, d'ailleurs il n'avait pas le scénario Hydro-Québec avant de commencer, comme il nous a dit mais, en tout cas, ça c'est une autre affaire, parce que le scénario d'Hydro-Québec dépend de l'effet induit alors l'effet induit on ne peut pas avoir l'intrant mais donc, dans le scénario Hydro-Québec, ce que E3 appelle son scénario Hydro-Québec, il aurait dû dire O.K., parfait, Hydro-Québec devrait construire ce nombre de bornes mais sachant que le privé peut trouver des raisons d'installer des bornes de façon profitable, aurait dû dans son scénario Hydro-Québec mettre aussi des bornes de tiers.

On peut penser que le chiffre a été moins que quatre cent quatre-vingt-neuf (489), toute autres choses étant égales par ailleurs, mais aurait dû utiliser la même logique qu'il a utilisée dans son scénario de référence pour déterminer le nombre de bornes de tiers, la logique étant que ces gens-là ont un modèle d'affaires qui est basé non seulement sur le revenu de recharge mais aussi sur des « external revenues » qui fait qu'il y a des centres d'achat, des dépanneurs, et cetera, ou des hôtels, qui ont un intérêt à avoir ces bornes-là.

Alors, de toute évidence, E3 connaît, est capable de simuler ce modèle d'affaires des tiers, aurait dû utiliser cette même logique pour simuler le scénario Hydro-Québec.

Q. **[48]** Je comprends mais, en même temps, ce que vous nous dites c'est que le déploiement du projet qu'on étudie aujourd'hui ne va pas stimuler l'installation de bornes de recharge privées. Êtes-vous d'accord avec l'affirmation que je viens de faire là?

R. Qu'est-ce que je dis...

Q. **[49]** Le déploiement des mille cinq cent quatre-vingts (1580) bornes de recharge rapide d'Hydro-Québec ne va pas stimuler le déploiement de bornes de recharge privées. Êtes-vous d'accord avec ça?

R. Oui. Bien, ne va pas ou va stimuler?

Q. **[50]** Ne va pas stimuler le déploiement de bornes de recharge privées.

R. Bien, ne va pas, comme je vous ai dit, ne va pas peut-être le stimuler autant mais je ne peux pas me prononcer sur est-ce qu'il ne va pas le stimuler étant donné qu'il est déjà stimulé pour en avoir vingt-cinq pour cent (25 %) au Québec.

Alors, ce que E3 sait, qu'il n'a pas mis dans le scénario Hydro-Québec, c'est qu'il y a une

certaine façon de stimuler ces installations-là qui auraient dû être aussi simulées. La stimulation aurait dû être simulée dans le scénario Hydro-Québec. Alors, je pense qu'il y a une stimulation suffisante pour que, dans les dix (10) prochaines années, il y ait plus que zéro borne de tiers qui soient installées.

(9 h 50)

Q. **[51]** Et avez-vous, vous, Monsieur Raymond, effectué une projection du nombre de bornes de recharge privées qui s'installerait?

R. Non. Vous avez vu que je base l'information sur deux choses, mes constatations sur deux choses, la situation actuelle où il y a vingt-cinq pour cent (25 %) de bornes de tiers au Québec, et sur l'autre qui est basée sur les connaissances de E3 qui nous dit qu'il y a un modèle d'affaires qui peut être profitable pour les tiers.

Q. **[52]** Prenons la page 5, si vous le voulez bien, de votre présentation de ce matin, au niveau du temps moyen de recharge aux BRCC. Alors, vous avez mentionné tantôt « nous en doutons de l'absence d'amélioration sur dix (10) ans. » Comment on ferait pour quantifier, Monsieur Raymond, le temps, la variation du temps de recharge des véhicules sur

dix (10) ans?

R. Juste dans votre préambule, vous dites « nous en doutons » là, vous parlez de qui là?

Q. **[53]** Ça, c'est vous qui avez dit ça tantôt.

R. Qu'on doute de quoi?

Q. **[54]** Bien, qu'il n'y aura aucune amélioration sur dix (10) ans.

R. Nous pensons qu'il y aura une amélioration sur dix (10) ans.

Q. **[55]** Donc, comment vous faites, vous, Monsieur Raymond, pour penser ça puis quantifier ça?

R. Comment on fait pour le penser? Bien, je l'ai dit, parce que, dans le fond, la puissance des bornes va évoluer, les voitures vont évaluer, ça, c'est le pourquoi on pense. Puis je pense que...

Q. **[56]** Donc, c'est ça votre analyse?

R. Oui.

Q. **[57]** La puissance des voitures va évoluer.

R. C'est ça. L'analyse, notre analyse, c'est que le temps de recharge va baisser. Puis même qu'il devrait baisser si on veut favoriser le déploiement des véhicules. Et maintenant, comment je le quantifie? Mais, c'est là où... Actuellement, le Distributeur le quantifie comme ça reste à vingt-deux virgule deux (22,2). Alors, c'est peut-être

pas la moins bonne hypothèse. Donc, le Distributeur ou son expert aspirant de E3 on pourrait lui demander « d'après vous, basé sur ce que vous voyez ailleurs dans le monde, quelle est l'évolution que vous voyez de ça? » O.K. Si vous demandez à monsieur Breton, il vous dit « l'année prochaine déjà on va avoir un deux cent cinquante kilowatts (250 kW). »

Alors, peut-être que vous dites, c'est ça, on va la mettre à deux cent cinquante kilowatts (250 kW) peut-être un peu plus loin. Alors, donc ce que je dis, c'est que votre connaissance, votre connaissance et de vos consultants et de votre... de votre vue de la vigie que vous faites constamment pourrait vous amener à une hypothèse qui, à mon avis, serait meilleure que de dire qu'il n'y aurait aucune amélioration dans les dix (10) prochaines années.

Et votre hypothèse vaudra ce qu'elle vaudra, mais je pense que elle serait sans doute meilleure que de dire qu'il n'y aurait aucune amélioration.

Q. **[58]** Vous comprenez, Monsieur Raymond, que si la capacité d'une borne de recharge augmente de manière équivalente aussi, c'est ce que les

témoins, je pense, l'ensemble des témoins ont dit, la capacité des batteries augmente aussi. Hein! Avez-vous tenu compte de ça dans votre raisonnement intuitif que vous nous mentionnez?

R. Moi, j'ai considéré que le temps de moyen de recharge a de forte chance de baisser au cours des prochaines années, sinon l'intérêt des clients ne serait pas là pour atteindre l'objectif du gouvernement. Alors, ça, c'est une de mes constatations, mais... Je me dis que cette hypothèse-là, d'aucune évolution du temps moyen, n'est pas la meilleure.

Q. **[59]** C'est bien. Je vous prie de me donner un petit instant. Merci. Je n'ai pas d'autres questions.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Tremblay. Maître Cadrin, avez-vous un... Maître Gariépy?

Me ANNIE GARIÉPY :

Je n'aurai pas de questions. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Et la Régie n'aura pas de questions non plus.

Me STEVE CADRIN :

Me permettez-vous juste un bref réinterrogatoire sur certaines questions?

LA PRÉSIDENTE :

Certainement.

RÉINTERROGÉ PAR Me STEVE CADRIN :

Q. **[60]** Monsieur Raymond, parce qu'on nous y a amené, maître Tremblay nous y a amené, a questionné un peu la crédibilité de votre témoignage par rapport à vos exercices passés. Pourriez-vous nous expliquer un peu plus votre passé d'optimisateur? Je vais le résumer en un seul mot. Peut-être nous expliquer un peu votre expérience passée compte tenu qu'on a voulu aller sur cet aspect crédibilité.

R. Oui. Je vais essayer d'être bref.

Q. **[61]** Oui, soyez bref, mais quand même focussons sur la question de l'optimisation.

R. Oui, c'est ça. Non, non, mais j'ai un BAC et une maîtrise en informatique recherche opérationnelle avec une spécialisation en optimisation mathématique de l'Université de Montréal. C'est pour ça que quand on me parle d'IVADO puis des gens de Poly, bien, c'est tous des gens que je connais bien, là, avec qui j'ai travaillé dans le passé. Donc, ça, c'est mon « background ».

J'ai fait mon stage de maîtrise sur l'optimisation des horaires du personnel infirmier. Ce n'est pas que je ne trouvais pas ça intéressant,

mais quand j'ai été embauché chez Hydro-Québec, bien, là, j'ai plus eu comme mandat pendant une trentaine d'années d'optimiser les ressources hydriques de l'ensemble... pas de l'ensemble du Québec, mais de l'ensemble d'Hydro-Québec, ce qui est quatre-vingt-quinze pour cent (95 %) de celle du Québec, c'est-à-dire de faire le plus d'argent avec l'eau qui nous tombe du ciel, c'est-à-dire d'optimiser l'ensemble des rivières, des barrages, des réservoirs, la gestion des réservoirs, la gestion des retraits d'équipements, la gestion des contrats d'exportation, et caetera, pour non pas faire une opération rentable, mais une opération la plus rentable possible et la plus optimale en tenant compte de toutes les contraintes imaginables.

Ce qui fait que... Si on peut prendre un exemple entre une optimisation correcte des ressources hydriques d'Hydro-Québec et une gestion optimisée, on parle de peut-être deux cents millions de dollars (200 M$) par année. Alors, ça, je l'ai fait chez Hydro-Québec. Il y a des choses qui ont été publiées. Il y a des choses qui ont été faites.

Et depuis ma retraite il y a dix ans, bien,

je continue à faire ce genre d'exercice-là, d'optimiser des ressources de producteurs d'électricité. Je conseille un groupe qui s'appelle Hydro Operations and Planning Interest Group de CEATI où je conseille des producteurs sur comment optimiser, comment optimiser leurs ressources, comment faire le plus d'argent avec leurs ressources en eau. Et ça peut être d'autres ressources, de vent par exemple, les ressources éoliennes ou les ressources solaires.

Donc, en gros, j'ai eu la chance de pratiquer ce que j'ai appris à l'université, c'est-à-dire d'optimiser des phénomènes réels et d'être capable aussi de démontrer des résultats très intéressants de cette utilisation d'optimisation mathématique.

C'est sûr que quand je vous parle de ça, ce n'est pas simple, là, parce que, essayer de résoudre un problème qui a un millier, un million, un milliard de possibilités, ce n'est pas évident, mais souvent on s'essaie, on fait des heuristiques. Mais, pour moi, qui ne pourrais pas vous dire ce qu'il y a dans le CPLEX ou dans l'exercice de ce qu'on appelle un simplex qui nous permet de résoudre un million d'équations... Heureusement,

ces choses-là ont été faites. Puis on a simplement à fournir nos équations, puis le logiciel en question, le solveur va vous donner la réponse. (10 h 00)

Alors ce que ces solveurs font là, c'est qu'ils nous font, c'est qu'ils recherchent la meilleure solution parmi une presqu'infinité de solutions possibles. Pourquoi ils réussissent à le faire. Premièrement, parce qu'ils calculent rapidement, mais deuxièmement, parce qu'ils réussissent à trouver un chemin qui nous amène le plus rapidement vers les solutions optimales. Alors, je pense que ça résume mon background en optimisation mathématique.

Q. **[62]** On a parlé également de est-ce que vous aviez une expérience dans le déploiement de bornes de recharge rapide. J'ai cru comprendre qu'il n'y avait pas beaucoup de gens qu'il avait de l'expérience sur ce sujet-là, mais est-ce que vous avez déjà discuté ou travaillé dans vos exercices d'optimisation sur le déploiement de d'autres types d'infrastructures. Leur déploiement territorial, leur déploiement sur le plan de la rentabilité économique à titre d'exemples?

R. Bien c'est sûr que dès que le dossier a sorti, la

première chose que j'ai faite, puis je pense que j'en cite quelques-unes... On en cite dans la demande d'intervention. Je suis juste allé voir qu'est-ce qui existait, alors, il y a des articles publiés sur, par exemple, la localisation, dans les articles publiés, puis cela ne m'a pas surpris, parce que je savais que ça existait et j'ai un autre exemple que je travaille avec les membres du groupe d'intérêts des producteurs d'électricité. C'est un programme semblable sur comment localiser des stations météorologiques. Des stations de mesures météorologiques, parce que si on prend le territoire du Québec, bien Hydro-Québec et quelques autres producteurs comme Rio Tinto veulent savoir quelle eau j'aurai au printemps.

Alors, pour savoir quelle eau j'aurai au printemps, bien je dois savoir quelle eau est tombée à l'automne, quelle eau est dans le « stock » de neige et caetera. Donc, il y a un certain nombre de stations météorologiques qu'ils doivent installer sur le territoire, O.K. et la même question se pose. Est-ce que j'ai suffisamment de stations? Est-ce que j'ai des stations que je pourrais déplacer, parce qu'elles sont trop proches? Est-ce que, en d'autres mots, c'est ce que

Zhang appelle c'est un « set covering ». Est-ce que ma prochaine station, combien elle me rapporterait en information additionnelle. C'est quoi le gain marginal de ma prochaine station. Alors, c'est le genre d'exercice qu'on fait, des discussions que j'ai avec ces gens-là.

Et j'ai déjà, de façon bénévole je vous dirais, aidé la Banque Nationale, parce que je connaissais quelqu'un qui travaillait là, dans ce domaine-là, un peu à déterminer la même chose, de réfléchir où installer votre prochain guichet automatique tu sais dans le temps qu'il y avait... Alors, c'est toujours la même question hein? Je dois installer des choses. Alors, quelqu'un parlait de « low hanging fruit », je pense que c'est E3, mais tu sais, combien me rapporte ma prochaine borne et combien elle me rapporterait selon mon objectif à moi, à Hydro-Québec, au Québec et combien elle me coûte, combien elle me rapporte et à un moment donné la quinze cent quatre-vingtième n'est peut-être pas utile, alors, tu sais, combien elle me rapporte et où je devrais la placer pour qu'elle me rapport ce gain-là. Alors, c'est un peu ce type de problème-là que j'ai déjà participé à résoudre avec d'autres producteurs d'électricité

dans l'exemple que j'ai donné.

Q. **[63]** Ça complète mes questions. Merci. Ça compléterait la preuve également.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Cadrin. Merci, monsieur Raymond. Votre témoignage a été très clair. Alors, je vous libère de votre serment. On va prendre une pause de quinze minutes avant de revenir avec L'AQCIE et la FCEI. C'est bon? Merci.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

_____

REPRISE DE L'AUDIENCE

(10 h 20)

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, Maître Turmel.

PREUVE DE L'AQCIE-FCEI

Me ANDRÉ TURMEL :

Bonjour, Madame la Présidente. Bonjour aux Régisseurs. André Turmel pour la FCEI et AQCIE. Nos témoins ont pris place, alors si on veut procéder à leur assermentation, monsieur Blain et monsieur Gosselin.

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce onzième (11e)

jour du mois d'avril, ONT COMPARU :

ANTOINE GOSSELIN, économiste, ayant une place d'affaires au 1039, rue de Dijon, Québec (Québec);

JEAN-FRANÇOIS BLAIN, analyste, ayant une place d'affaires au 2267, boulevard Perrot, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot(Québec);

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

INTERROGÉS PAR Me ANDRÉ TURMEL :

Merci, Madame la Greffière.

Q. **[64]** Alors, bonjour, Monsieur Blain. Bonjour, Monsieur Gosselin. Dans le présent dossier a été préparé plus tôt dans le processus, donc la preuve, la preuve amendée de AQCIE-FCEI sous la pièce C-FCEI-0014. Je comprends que ce matin il y a... qui a été déposée également au SDÉ la présentation de ce matin sous la cote C-FCEI-0034.

Est-ce que je comprends que, et je vais vous poser la question à tour de rôle, vous avez participé à la rédaction de... bien, de la preuve et aussi de la présentation et que vous adoptez ces

documents pour valoir comme votre témoignage écrit en l'instance, Monsieur Gosselin?

M. ANTOINE GOSSELIN :

R. Oui.

Q. **[65]** Monsieur Blain?

M. JEAN-FRANÇOIS BLAIN :

R. Oui.

Q. **[66]** Oui. À l'égard du témoignage, de la preuve écrite elle-même, je crois comprendre qu'il y aurait peut-être des modifications à apporter à C-FCEI-0014, Monsieur Gosselin?

M. ANTOINE GOSSELIN :

R. Oui. À la page 9, deuxième paragraphe, à la fin du paragraphe, on peut lire :

> [...] il est peu probable qu'il ait joué un rôle important dans la croissance des ventes observée pour 100 et peut-être même également pour 2012.

Alors, ce n'est pas cent (100) qu'on devrait voir là, c'est deux mille onze (2011).

Et à la page 10, au deuxième paragraphe encore qui commence par :

> Vingt-deux bornes par million d'habitants équivalent à environ 200

bornes [...]

il manque le « est » donc :

Vingt-deux bornes par million d'habitants est équivalent à environ 200 bornes [...]

Q. **[67]** Ça, donc juste c'était à la fin... à la mi-page environ, c'est ça?

R. Non, c'était au deuxième paragraphe.

Q. **[68]** D'accord.

R. Au début du deuxième paragraphe.

Q. **[69]** Parfait. Alors, je vous laisse... Et dernière chose, donc est-ce que ces documents représentent la position de l'AQCIE et de la FCEI?

R. Oui.

Q. **[70]** Monsieur Blain?

M. JEAN-FRANÇOIS BLAIN :

R. Oui.

Q. **[71]** D'accord. Merci. Alors, je vous laisse faire votre témoignage.

M. ANTOINE GOSSELIN :

R. Merci. Alors, bonjour, Madame la Présidente. Bonjour, Messieurs les Régisseurs. Tout d'abord, je veux mentionner que les membres de l'AQCIE et de la FCEI souscrivent aux objectifs de développement durable et de mobilité durable.

Vous le savez peut-être, par contre, de façon traditionnelle, aussi bien l'AQCIE que la FCEI, ont toujours été défavorables à ce que les tarifs d'électricité soient utilisés à des fins autres que strictement la distribution d'électricité dans différents domaines. Donc, sur le principe, évidemment, nous sommes en désaccord avec le fait que ce soient les tarifs d'électricité qui servent à financer le développement des bornes, mais on comprend que, dans ce contexte-ci, on a la loi qui force la Régie à en tenir compte, donc on prend acte de ça puis on travaille avec ça.

Mais, considérant cela, les deux associations croient qu'il est d'autant plus important d'avoir une approche prudente dans le déploiement des bornes. Et également considérant toute l'incertitude qui entoure, qui entoure le secteur, l'évolution technologique, tout ce qui a été discuté au cours de l'audience.

(10 h 25)

Et finalement, l'AQCIE et la FCEI sont... voient d'un bon oeil le fait que le Distributeur puisse aller chercher des subventions pour réduire le coût pour les clients des bornes et est favorable à ce qu'il essaie de maximiser autant que

possible ses sources de revenus externes.

Alors, le dossier finalement c'est : comment on va déployer les bornes? Et le Distributeur propose un profil de déploiement de bornes et ce profil de déploiement de bornes-là, il dépend de quatre... quatre éléments principaux que je mentionne ici. Donc, le premier c'est : bien, c'est quoi la projection des ventes de véhicules électriques qu'on... qu'on va observer d'ici à deux mille trente (2030)? Quelle proportion de ces véhicules-là vont être des véhicules tout électrique versus des véhicules hybrides rechargeables.

Il y a une hypothèse aussi qui dicte ce profil de déploiement-là c'est qu'on vise un ratio cible de deux cent cinquante (250) véhicules tout électrique par borne d'ici deux mille trente (2030) et également dans les premières années, on souhaite maintenir un... un ratio qui est plus faible parce qu'on pense que c'est susceptible d'induire une adoption plus importante de véhicules.

Alors, la prudence du déploiement dépend dans le fond de la crédibilité de ces différentes hypothèses-là. Et on revient là dans les prochaines diapositives sur les deux qui sont mentionnés là,

donc, le ratio cible et l'effet induit.

Alors, le Distributeur, il dit : « Moi, j'ai un ratio cible que je vise en deux mille trente (2030) qui est de deux cent cinquante (250)... une borne pour chaque deux cent cinquante (250) véhicules ». Et il nous mentionne que : « Bien, j'arrive au même résultat que la firme E3 en deux mille trente (2030) mais j'ai eu une démarche qui est tout à fait indépendante, qui est propre à moi, qui est basée sur ma connaissance de mon réseau actuel et mon expérience », et j'ai fait ma propre démarche, j'arrive au même résultat qu'eux en deux mille trente (2030) et on nous indique quels sont les critères qu'on a utilisés, quels sont les éléments qu'on a considérés pour arriver à ça.

Mais, puis je pense que monsieur Raymond faisait le même commentaire, mais on a finalement à peu près rien qui nous permet de voir comment on a fait pour passer de ces principes-là, notre connaissance approfondie des... des profils de recharge, des habitudes de recharge, et le ratio de deux cent cinquante (250) pour un.

Tout ce qu'on a de concret comme information c'est que, bien, on cherche à avoir

cinquante kilomètres (50 km) entre les bornes et que quand il y a plus que deux cent cinquante (250) recharges à une borne, là, ça déclenche l'installation d'une nouvelle borne pour éviter qu'il y ait une création de file d'attente. Mais au-delà de ça, comment on part de là puis c'est quoi le raisonnement puis c'est quoi les... les analyses qui sont entre ça puis tout à coup une quantité bien précise de deux cent cinquante (250) bornes par... deux cent cinquante (250) véhicules par borne. On n'en a absolument aucune idée.

Quand on demande au Distributeur de nous dire : « Bien, avez-vous fait des analyses de sensibilité? Qu'est-ce qui se passe si on change tel ou tel paramètre. » On ne le sait pas, on ne l'a pas fait. Quand on demande combien ça prendrait de bornes ou de stations additionnelles pour arriver à couvrir tout le territoire puis avoir notre... notre pleine couverture dans le fond qui... qui est critique dans ce... dans l'argumentaire du Distributeur parce qu'on nous dit : « Bien, l'effet induit est très important puis l'effet induit dépend de l'angoisse de la panne. » Alors, dans ce contexte-là, l'argument de l'angoisse de la panne est, il me semble, très liée

à la couverture et pourtant, on n'est pas en mesure de nous dire : « Bien, comment ça me prend de stations de plus pour couvrir le territoire? » Alors, ça c'est quelque chose qui nous a passablement surpris.

Et le ratio cible qu'on... qu'on... auquel on arrive est basé sur un ensemble d'hypothèses qui sont conservatrices à notre avis. Alors, d'abord, on suppose que ça prend un temps d'attente nul. Bon, encore une fois, monsieur Raymond nous a devancés un peu là-dessus mais c'est... c'est une hypothèse qui est... qui est passablement agressive. On se demande... on se demande comment... comment l'ajout de bornes va influencer les achats de véhicules par les gens. Alors, je pense que c'est important de se rappeler que, en moyenne, un propriétaire de véhicule électrique au Québec en deux mille dix-huit (2018) s'est rechargé à une borne, disons une dizaine de fois, de l'ordre de dix (10) fois dans l'année.

(10 h 30)

Alors, est-ce que vraiment qu'il y ait une probabilité d'attente peut-être de cinq minutes ou dix (10) minutes à une borne une fois sur ces dix (10) recharges là dans l'année est susceptible

d'influencer la décision d'acheter ou pas un véhicule électrique. A priori, ça paraît un peu exagéré. Alors, je pense que cette hypothèse-là pourrait facilement être relâchée et qu'on ait encore à peu près le même résultat en termes d'adoption du véhicule.

On fait aussi des hypothèses qui sont particulièrement agressives en termes d'autonomie parce qu'on prend pour acquis que l'autonomie va rester la même alors que dans les faits, on sait très bien qu'il y a toute une offre de véhicules avec de l'autonomie plus longue qui s'en vient sur le marché ou qui est même déjà là et qui trouve preneur chez les acheteurs. Alors évidemment, ça c'est une hypothèse et ça serait très étonnant que l'autonomie n'évolue pas et n'augmente pas dans les prochaines années. Je pense que c'est reconnu par tout le monde.

Et on sait aussi par les études qui ont été publiées qu'il y a un lien direct entre l'autonomie des véhicules et le besoin de bornes. Alors, lorsque l'autonomie des véhicules augmente, le besoin de bornes diminue de façon drastique. Alors, encore là, le ratio de deux cent cinquante pour un (250:1) est très, très contraignant.

Et troisième hypothèse conservatrice, on suppose qu'il y aura pas d'installation de bornes par le secteur privé. Alors, j'ai bien pris note des commentaires qui ont été faits par les témoins du Distributeur puis monsieur Breton également hier nous disait on est en contact avec ces gens-là, les gens étant les réseaux qu'on connaît au Québec, FLO et EVduty qui nous disent, nous, on n'a pas d'intention de développer quoi que ce soit, c'est pas dans nos plans. Mais c'est pas les seuls joueurs.

Il y a Petro-Canada qui a annoncé il y a quelques mois qu'il voulait déployer des bornes à travers le Canada dans ses stations-service. Je pense que dans une de ses demandes de renseignements, la Régie aussi faisait référence à RL Énergies qui est une essencerie du Saguenay qui avait des projets de déployer des bornes.

Alors oui, peut-être ces deux réseaux-là n'ont pas de plan de déploiement et on peut penser que ces réseaux-là ne sont pas propriétaires de commerces aussi, il faut voir ça. Donc eux, ils installent une borne chez quelqu'un mais ils ont pas l'avantage de l'achalandage que peut amener une borne à leur commerce. Donc, peut-être que leur

perspective est pas nécessairement la même que des gens qui ont un commerce où ils cherchent à créer une fréquentation.

Donc bref, ce sont pas les seuls qui sont en mesure de déployer des réseaux privés et il se pourrait très bien que d'autres le fassent. Alors, peut-être qu'il n'y en aura pas, peut-être qu'il y en aura. Mais de prendre l'hypothèse que ça va être zéro, c'est le cas extrême où il y en a le moins possible. Alors, c'est dans ce sens-là que j'ai qualifié cette hypothèse-là de conservatrice.

Par ailleurs, cette hypothèse-là elle est sensiblement plus agressive que ce que les études de simulation réalisées aux États-Unis nous donnent. Alors, notamment, les deux études sur lesquelles le consultant E3 a mis l'emphase au niveau des ratios de véhicules par borne, arrivent à des ratios de deux cent quatre-vingt-dix (290) en moyenne en deux mille trente (2030) aux États-Unis et ça, c'est sur la base d'une part de marché de cinq pour cent (5 %) des véhicules électriques et un ratio de deux cent cinquante-quatre (254) véhicules par borne en deux mille vingt-cinq (2025) pour l'autre étude.

(10 h 35)

Donc, c'est cinq ans plus tôt mais on est déjà au même ratio. Et ça, c'est sur la base d'une autonomie véhicule de quatre-vingts (80) milles donc peut-être entre cent (100), cent vingt (120) kilomètres. Et donc, les hypothèses du Distributeur sont plus agressives que ces études-là, qui elle-mêmes sont assez agressives à certains égards, parce qu'elles font abstraction de différents éléments importants qui tendent à croire que le nombre de bornes nécessaires et donc notamment, comme je viens de le mentionner l'autonomie des véhicules restreintes à quatre-vingt mille (80) dans l'étude de G en deux mille seize (2016). Il y a également l'autre étude, l'étude du NREL qui elle fait abstraction du phénomène d'autosélection et là je veux prendre quelques minutes pour revenir sur ça, parce que je pense que c'est un élément quand même très important dans différentes études.

On prend pour acquis... La façon dont on analyse les choses c'est qu'on se dit : « Bien je vais prendre, disons, dix pour cent (10 %) de la population, puis je vais dire à ces gens-là, vous, maintenant, vous avez un véhicule électrique, puis je vais installer des bornes pour que vous soyez en mesure de faire les déplacements que vous faites

déjà. Donc vous pouvez maintenir votre même utilisation de votre véhicule que vous faites déjà. Donc, je vais mettre des bornes en conséquence. »

Dans la pratique, si on laisse les gens choisir leur véhicule, puis qu'on arrive à dix pour cent (10 %) de gens, la même proportion de gens qui ont des véhicules électriques, ça ne sera pas les mêmes individus qui vont choisir les véhicules électriques. Les individus qui sont le plus à même ou le plus probable... Pour qui c'est plus probable de choisir le véhicule électrique, ça va être ceux pour qui le véhicule électrique implique le moins de contraintes. Ça ne sera pas aléatoire dans la population. Alors, évidemment, si les gens qui choisissent les véhicules électriques c'est ceux pour qui ça représente le moins de contraintes, bien ça implique aussi que c'est les gens qui ont le moins besoin d'aller aux bornes.

Quelqu'un dont le transit quotidien est de cent cinquante kilomètres (150 km), est beaucoup moins susceptible, je pense, de s'acheter un véhicule électrique s'il doit faire à chaque jour un arrêt à une borne pour se recharger pour revenir à la maison que quelqu'un dont le transit est cinquante kilomètres (50 km), puis qu'il fait juste

débrancher la voiture le matin, puis la rebrancher le soir à la maison.

Monsieur Horii, dans son témoignage, à cet effet-là, notamment, a mentionné quelque chose qui m'a un peu surpris. Lorsqu'il parlait des... Puis on va y revenir un peu plus loin là, mais lorsqu'il parlait des gens qui n'ont pas la recharge à domicile et qu'il disait si on installe des bornes, bien ces gens-là vont pouvoir faire leur journée, puis sur le retour à la maison, le soir, s'arrêter à la station, charger leur voiture quinze (00 h 15), vingt (00 h 20) minutes, une demi-heure (00 h 30), puis continuer leur chemin. Alors, si vous devez faire ça une fois par semaine, peut-être que certaines personnes seraient prêtes à faire ça. Si vous devez le faire deux fois par semaine, trois fois par semaine, tous les jours, ça m'apparaît totalement irréaliste de penser que les gens vont être prêts à faire ça.

Et une autre hypothèse qui est faite dans ces études-là, donc, c'est qu'on inclut ces ratios-là... Maître Tremblay hier parlait de comparer des pommes avec des pommes, dans ces études-là, on inclut au dénominateur, il n'y a aucune indication, à tout le moins, qu'on n'exclut des bornes des

dénominateurs, de nos ratios. Donc, on peut penser que les ratios incluent les bornes Tesla aux dénominateurs. Alors, si on prenait ces mêmes études-là, puis qu'on disait enlevons les bornes Tesla des dénominateurs, mais conservons les véhicules Tesla dans le numérateur, bien ça ferait a ferait augmenter les ratios beaucoup. On ne serait plus avec des ratios de deux cent quatre-vingt-dix (290), puis de deux cent cinquante-quatre (254). On serait peut-être avec des ratios dans les trois cents (300) véhicules par borne. Alors, si on compare le ratio cible que le Distributeur propose en deux mille trente (2030), bien là l'écart devient encore plus important.

L'autre élément dont on voulait parler, c'est évidemment l'effet induit. Alors, le Distributeur utilise la notion d'effet induit dans le fond pour justifier de ne pas aller tout de suite à deux cent cinquante (250) pour un. Pour commencer, gardez ça plus bas, puis s'en venir tranquillement vers le deux cent cinquante (250) pour un, parce qu'en gardant ça plus bas là, on va stimuler les ventes de véhicules électriques.

(10 h 40)

Alors, ici, je ne veux pas revenir puis

redire exactement ce qu'on a dit dans la preuve, là, mais essentiellement ce que, nous, on constate, c'est que cette théorie-là, elle est effectivement beaucoup évoquée. Les gens, tout le monde dit que... tout le monde est d'accord que, et tout ça.

Mais quand on creuse puis qu'on cherche vraiment une base solide pour démontrer cet effet-là, c'est beaucoup plus mince comme démonstration. D'ailleurs, la plupart des auteurs qui publient là-dessus mettent des réserves importantes quand vient le temps d'interpréter les résultats des relations empiriques qu'on observe entre le nombre de bornes puis le nombre de véhicules.

Également, la firme E3 a évalué l'effet induit pour les fins de l'analyse de rentabilité du Distributeur. La première chose que je dirais là-dessus, c'est qu'il faut bien comprendre que... puis d'ailleurs les témoins de E3 nous le confirmaient hier, ou avant-hier, l'effet induit qui est calculé puis qui est transmis ensuite à Hydro-Québec pour les fins de son analyse de rentabilité, il dépend, dans le fond, des deux scénarios de croissance des véhicules. Il dépend des deux courbes en S : le scénario de référence puis le scénario HQ.

Et E3 dans son étude présente des hypothèses sur les ratios de bornes par véhicule à différentes étapes dans le temps, à différentes étapes dans le temps. Mais ces ratios-là n'ont pas d'impact sur les effets induits en termes de consommation d'électricité à domicile qui le transmet au Distributeur. En fait, ces hypothèses-là que E3 fait dans son étude, ça lui sert seulement à dire, bon, bien, sur la base de mon hypothèse de véhicules par borne et considérant mes deux scénarios, bien, là, je suis capable de dire s'il se rajoute tant de véhicules entre mes deux scénarios et que je postule un certain ratio de bornes par véhicule, implicitement c'est quoi l'effet induit que j'ai modélisé.

Et, là, il calcule cet effet induit-là implicite mais, là, pas un effet induit sur la consommation d'électricité. Parce qu'il y a comme deux effets induits dans les études de E3. Il y a l'effet induit sur la consommation d'électricité puis il y a l'effet induit en termes de nombre de véhicules additionnels qu'on achète. Et, là ensuite donc, il calcule les effets induits en termes de nombre de véhicules additionnels que l'ajout de bornes va entraîner.

Bien, d'abord, quand il fait... quand la firme fait cet exercice-là, ils font les hypothèses sur les deux scénarios. Alors, le scénario de référence notamment fait une hypothèse que les parts de marché des véhicules électriques dont on a discuté sont de sept point cinq pour cent (7,5 %) en deux mille vingt-cinq (2025) et font passer leur courbe en S par ça, puis ça leur donne un scénario. Alors, selon nous, ce scénario-là, c'est un scénario qui... cette hypothèse-là de sept point cinq pour cent (7,5 %) de parts de marché de E3, c'est une hypothèse qui est peu crédible.

Et d'ailleurs, si on regarde les parts de marché de ventes de véhicules électriques en deux mille dix-huit (2018), par État aux États-Unis, ce qu'on observe, c'est qu'il y a seulement deux États où les parts de marché sont supérieures à celles du Québec. Puis, là, j'aurais dû mentionner en fait que l'hypothèse de sept point cinq pour cent (7,5 %), qui est utilisée par E3, est basée sur le fait qu'eux disent, bien, ça représente la moyenne des projections pour l'ensemble des États-Unis cette part de marché-là en deux mille vingt-cinq (2025) selon certaines études. Et donc, on pense que le Québec se serait comporté comme la moyenne

des États-Unis.

Alors, manifestement, le Québec ne se comporte pas du tout comme la moyenne des États-Unis. On est plutôt... en termes de parts de marché à tout le moins, le Québec se comporte davantage comme les États où il y a le plus d'adoption de véhicules électriques.

(10 h 45)

Donc E3 obtient un résultat. Mais quand on compare ce résultat-là avec... Eux font une comparaison avec la littérature pour essayer de démontrer que leur effet induit est raisonnable puis correspond à peu près à ce qui est évalué ailleurs. Mais on est passé à travers ces comparaisons-là, puis on a noté plusieurs erreurs conceptuelles et logiques dans la façon dont on compare les résultats de E3 avec les résultats de la littérature et on trouve dans les faits que l'effet induit implicite qui est modélisé par E3 est beaucoup plus élevé que l'effet induit qu'on retrouve dans la littérature.

Alors je ne repasse pas à travers tout ça. C'est dans notre preuve, mais je reviens quand même sur un des éléments qui lui n'est pas dans notre preuve, mais a été abordé par, maître Turmel, en

contre-interrogatoire, c'est l'étude Wood dans laquelle on observait que, puis ça c'est les témoins d'E3 nous l'on confirmé que l'ajout d'une borne entraînait l'ajout de deux virgule quatre (2,4) véhicules, selon cette étude-là.

Évidemment, dans l'étude, on considérait toutes les bornes. On ne faisait pas la différence entre les bornes de niveau 2, puis les bornes de niveau 3, mais on sait, de l'information produite dans l'étude, qu'il y avait dans cet échantillon de borne-là dix pour cent (10 %) de bornes de niveau 3. Alors, dans le fond, de la façon dont on peut le voir, c'est que si on a dix bornes, un échantillon de dix bornes représentatif, bien on va avoir neuf bornes qui ne seront pas des bornes de niveau 3, puis on va avoir une borne de niveau 3. Et comme l'effet des bornes c'est deux virgule quatre (2,4) véhicules par borne, en moyenne, bien ça veut que ce groupe-là de dix bornes va nous amener vingt-quatre (24) véhicules additionnels.

Alors, là on peut faire différentes hypothèses. Quelle proportion de cet effet-là vient des bornes de niveau 2 et 1. Quelle proportion vient des bornes de niveau 3. Alors, on peut par exemple dire bien, chaque borne de niveau 2 a un

effet induit d'un véhicule. Donc, ça en ferait neuf, si on suppose que c'est toutes des bornes de niveau 2. Ça ferait neuf véhicules qui viennent de là, puis il en resterait quinze (15) qui serait l'effet induit de la borne de niveau 3. On peut dire que chaque borne de niveau 2 amènerait deux véhicules, donc, ça en ferait dix-huit (18), puis il y en aurait sept qui viendrait de la borne de niveau 3. Mais le cas extrême de ça, où on attribue le plus d'impacts à la borne de niveau 3, c'est le cas où on dit, bien les bornes de niveau 2, 1 n'ont aucun impact. Mais tout l'impact vient de la borne de niveau 3, mais dans un scénario comme ça, ça voudrait dire que les vingt-quatre (24) véhicules de ce groupe de bornes-là, découlent de l'installation de la borne de niveau 3. Ça c'est le maximum d'impacts que cette borne-là pourrait avoir.

Dans l'étude E3, leur analyse qu'ils ont fait, eux, leur effet induit implicite en termes de normes de véhicules additionnels par borne, c'est deux cent soixante-et-onze (271). Alors, on est à un facteur de 11. Donc, dans le fond, cette étude-là vient confirmer un peu tout ce que je vous disais déjà sur ce que la comparaison entre les

autres études, puis les résultats de E3.

Et au-delà de ça, bien ce qu'on observe aussi c'est qu'il y a une incertitude importante sur l'effet induit. Alors, on le mentionne dans notre preuve. D'abord, ces études-là sont basées sur des données de deux mille trois (2003). Dans le fond, quand je dis ces études-là, je parle des études qu'E3 utilise pour comparer son propre résultat interne. Donc, dans le fond, la littérature... Je ne sais pas si je devrais le dire là. La littérature sur les effets induits utilisent des données qui vont de deux mille douze (2012), je crois que c'est deux mille onze (2011) à deux mille quatorze (2014), en fait.

Alors, on en a discuté beaucoup. On sait que c'est un marché, c'est un domaine qui évolue rapidement. On peut certainement se demander c'est quoi la validité de résultats qui date de quatre, cinq années avec une certaine technologie de véhicules, un certain niveau de déploiement des bornes aujourd'hui.

En plus, dans la présentation qu'on nous a fait chez Hydro-Québec, on nous a bien démontré que, présentement, on est vraiment dans la phase des « early adopters » et on nous apporte

l'argument que « mais là, on va tomber plus dans la masse-là ça fait que là eux-autres vont... », je paraphrase un peu, mais ma compréhension c'est eux vont être plus exigeants. Ça va demander plus de bornes, puis même en deux mille dix-huit (2018) la grosse montée qu'on a vue, ça veut finalement pas dire grand chose, parce que ça c'est des « early adopters ».

(10 h 50)

Alors, ça amène la question qui est : bien, si on a fait plein d'études sur les « early adopters » puis que les « early adopters » se comportent différemment du reste de la population, comment est-ce qu'on peut transposer ces résultats-là vers le futur à des gens qui, on pense, qui se comportent différemment.

Ensuite, il y a, bon, évidemment, tous les autres éléments qui... qui... On est à la diapositive 8, il y a tous les autres éléments qui affectent l'incertitude sur le... sur le besoin induit, donc... pardon, sur... sur l'effet induit, donc, l'évolution technologique affecte le besoin de vendre, les gens qui ont des véhicules à plus grande autonomie, comme je le disais tantôt, ont moins besoin de bornes, donc, réciproquement, on a

peut-être besoin de moins de bornes pour les satisfaire.

Un autre élément important, c'est l'effet marginal décroissant des bornes additionnelles. Alors, c'est... c'est assez intuitif, je dirais, puis je ne pense pas qu'on... on débattrait longtemps si on se parlait tous là de : est-ce que ça fait une différence pour quelqu'un de s'acheter un véhicule électrique s'il n'y a aucune borne ou s'il y en a mille (1 000)? T'sais, probablement que oui, ça fait une différence, mais ça ne veut pas dire nécessairement que toutes les bornes ont le même impact sur l'adoption de véhicules électriques.

Si on veut s'acheter un véhicule électrique, aujourd'hui, il y a un peu moins de deux cents bornes rapides, bon, puis monsieur Breton nous disait, par exemple : « Bien, moi, je peux aller partout avec mon véhicule. » Bien, il est tout à fait possible et il est même, je pense, évident que les cent (100) premières bornes qu'on installe ont un impact beaucoup plus important sur... pour convaincre les gens d'acheter un véhicule électrique que les cent (100) suivantes puis que les cent (100) autres après puis que les

cent (100) autres après.

Alors, quel sera l'effet induit? Alors, quel est... quel sera l'effet induit dans le fond de passer de deux cents (200) à trois cents (300), à quatre cents (400) puis à six cents (600) qu'on nous propose, par exemple, à l'horizon deux mille vingt et un (2021)? Ça devient là très incertain.

Évidemment, il y a d'autres éléments d'incertitude, la position concurrentielle des véhicules électriques, évidemment, va influencer l'adoption et donc le besoin de... de recharge et puis la position concurrentielle, bien, est influencée par le prix de vente de ces véhicules-là, elle est influence par le prix de l'essence, est évoluée par... est influencée, pardon, par l'évolution des programmes d'aide financière qui vont être mis en place. Donc, c'est une autre source d'incertitude importante.

Et, évidemment, il y a une source aussi d'incertitude importante quant à la quantification de l'effet induit sur les propriétaires de véhicules ou les... les gens qui n'ont... qui n'ont pas la possibilité de se recharger à domicile. Je pense que quand maître Turmel la contre-interrogeait sur cet aspect-là, madame Lampron a

donné une réponse qui disait, bien, que... On lui demandait : « Quelle proportion, vous pensez, de l'adoption de véhicules va se faire chez des gens qui n'ont pas la recharge à domicile? » Et elle nous a répondu : « Bien, ça devrait être proportionnel au nombre de personnes qui sont dans cette situation-là finalement dans la population. » Ce qui suggère un effet induit qui serait indifférent entre ces gens-là et les gens qui ont la recharge à domicile.

Alors, comme je vous disais tantôt, s'arrêter pour recharger sur une base quotidienne en revenant à la maison c'est quand même un inconvénient considérable. Et il y a aussi des considérations économiques sur lesquelles mon collègue va revenir un peu plus tard mais il y a, selon nous, une incertitude très très importante sur l'effet induit notamment dans ce secteur-là des consommateurs.

(10 h 55)

Alors, tout ça nous mène à notre recommandation qui est d'autoriser le Distributeur à installer jusqu'à quatre cents (400) bornes, en fait, quatre cents (400) bornes, bien, jusqu'à quatre cents (400) bornes en deux mille vingt et un

(2021), à l'horizon deux mille vingt et un (2021) ou plus si jamais la croissance du nombre de véhicules fait en sorte que, en fonction d'un ratio de cent soixante-quinze (175) véhicules par borne, on devrait installer plus de bornes que quatre cents (400).

Alors, c'est une recommandation qui est légèrement supérieure aux observations empiriques qui ont été faites dans le marché américain et qui datent de deux mille dix-sept (2017). Et puis pour faire cette recommandation-là, on s'est notamment appuyés sur des observations empiriques parce que, comme je disais tout à l'heure, les études, il y a énormément d'incertitude, même dans les simulations qui dépendent beaucoup des hypothèses qu'on fait notamment sur l'autonomie et d'autres facteurs.

Alors, c'est difficile de prendre une étude puis de dire celle-là, elle prédit bien le nombre de bornes que ça va me prendre mais les données empiriques nous donnent la pratique, nous donnent ce qui existe vraiment alors c'est une base intéressante à regarder.

Alors, le ratio qu'on propose est supérieur, comme je disais, à ce qu'on observe en deux mille dix-sept (2017) mais, évidemment, on

n'est plus en deux mille dix-sept (2017), on se trouve en deux mille vingt et un (2021). Alors, la technologie va avoir évolué, il va y avoir plus de véhicules avec une autonomie plus importante, donc ça vient réduire le besoin de bornes par véhicule.

Évidemment, la part de marché aussi en deux mille vingt et un (2021) au Québec va avoir crû et donc sera plus importante que ce qui est considéré dans ces études-là. Et donc, là encore, ça, ça milite en faveur d'un ratio qui serait plus élevé que ce qu'on observe.

La recommandation qu'on fait, on utilise le même modèle de ratio que le Distributeur propose donc c'est un ratio basé seulement sur les bornes de Circuit électrique et non pas sur l'ensemble des bornes. Donc, ça reste une recommandation qui est très conservatrice, conservatrice dans le sens où ça offre quand même une quantité de bornes très intéressante pour le projet et c'est cohérent aussi avec la recommandation du Distributeur.

Le Distributeur il recommande cent dix-sept pour un (117:1) en deux mille vingt et un (2021) mais il ne tient pas compte de l'augmentation de l'autonomie, il tient pas compte de l'auto-sélection et il tient compte aussi d'un effet

induit beaucoup plus important que ce qu'on nous croit être l'effet induit. Et ce faisant, bien, il considère que pour convaincre les gens, ça prend plus de bornes.

Alors, nous on n'est pas, on ne pense pas que ça prend autant de bornes. L'idée c'est pas de mettre moins de bornes et que ça ait l'effet que les gens vont arrêter, vont mettre le frein sur les achats de véhicules électriques, c'est pas du tout le sens de notre recommandation. Le sens de notre recommandation c'est qu'avec cette recommandation-là, selon nous, n'applique pas de frein sur l'achat de véhicules électriques puis va permettre l'adoption au même rythme, à peu près, que ce que le Distributeur recommande.

Ce que l'on propose, c'est aussi cohérent avec ce qui a été mentionné par monsieur Neyrinck lors de son témoignage par rapport à ce que le rapport Dunsky à venir suggérerait, donc en deux mille vingt (2020) d'avoir un ratio de cent quarante pour un (140:1). Ce ratio-là il est pancanadien et donc, évidemment, bien on sait au Québec qu'on est plus avancés dans le taux de pénétration des véhicules électriques et donc, comme on a vu à plusieurs reprises, bien, plus le

taux d'adoption, puis d'ailleurs, c'est en même temps la théorie du Distributeur aussi dans son Plan de déploiement avec un ratio qui augmente, bien, on sait que quand le taux d'adoption augmente puis l'importance du parc de véhicules électriques augmente, bien, on peut aller vers un ratio plus élevé donc plus de véhicules par borne. Et donc, comme le Québec est en avance, si cent quarante (140) pour un c'est la moyenne canadienne, bien il est tout à fait raisonnable de penser que le ratio au Québec serait plus élevé que ça.

(11 h 00)

Évidemment, on n'a pas vu ce rapport-là. On ne sait pas quelle en sera la valeur probante puis vous ne le saurez pas non plus, je pense, pour les fins de votre délibéré. Mais, à tout le moins, un aspect intéressant, c'est que c'est un rapport qui s'intéresse au Canada et donc qui présente des caractéristiques climatiques qui sont semblables à celles du Québec.

Et un dernier élément. Là-dessus, on est allé voir cette semaine, simplement pour mettre à jour un peu l'information sur les ratios de bornes, de véhicules par borne aux États-Unis. Puis en date d'aujourd'hui ou d'il y a quelques jours, il y

avait eu des ventes aux États-Unis depuis le tout début de ventes de véhicules électriques, à peu près six cent soixante-quinze mille (675 000) véhicules tout électriques.

Et à partir des données du département de l'énergie, on peut savoir aussi, bon, le nombre de bornes rapides qu'il y a aux États-Unis, excluant et incluant les bornes de Tesla. Et donc en excluant les bornes de Tesla, il y avait deux mille cent sept (2107) bornes rapides, et en les inclusant... les incluant, pardon, deux mille sept cent vingt-quatre (2724) bornes rapides.

Alors, si on suppose que sur les véhicules qui ont été achetés depuis dix (10) ans, il y en a un certain nombre qui ne sont probablement plus sur la route. On a pris un chiffre approximatif là, c'est vraiment pour avoir une idée grosso modo, de six cent trente mille (630 000) véhicules qui seraient toujours sur les routes, tout électriques, aujourd'hui.

Puis avec ça, on arrive à un ratio de véhicules par borne en moyenne aux États-Unis, zones urbaines, zones rurales, tous les états, tous les climats, de trois cents (300) véhicules par borne, si on exclut les bornes de Tesla, et de deux

cent trente (230) véhicules par borne si on inclut les bornes de Tesla. Alors, c'est sensiblement plus élevé que la proposition du Distributeur. C'est même beaucoup plus élevé que notre recommandation.

Ce qui m'amène à la question de l'analyse de rentabilité. Alors, selon nous, il y a plusieurs paramètres de l'analyse de rentabilité qui sont indûment optimistes. Il y a la consommation annuelle par... donc les quatre qui sont là sont mentionnés dans notre preuve, la consommation annuelle par véhicule électrique, le revenu unitaire des recharges à domicile, l'effet induit et la valeur résiduelle des investissements. Je ne reviendrai pas sur ceux-là. Mon confrère va revenir sur ce... Je ne reviendrai pas sur ces derniers-là, mais mon confrère va revenir sur les deux premiers brièvement.

Il y a un autre paramètre dont on n'a pas discuté dans notre preuve, mais il y a une affirmation qui a été faite en audience qui m'a sonné... m'a surpris. C'est que madame Lampron nous a dit : « Nous, quand on arrive à deux cent cinquante (250) bornes, on... pardon, deux cent cinquante (250) visites par mois à une borne, ça déclenche l'ajout d'une nouvelle borne parce qu'on

ne veut pas qu'il y ait de temps d'attente. »

Une des hypothèses de l'analyse de rentabilité, c'est qu'il va y avoir en moyenne deux cent soixante-quinze (275) recharges par mois par borne à l'horizon... pas au début, pas au début de l'analyse de rentabilité, mais à un moment donné on arrive à une moyenne de deux cent soixante-quinze (275) recharges par mois par borne dans l'analyse, dans la partie là où on calcule c'est quoi les revenus aux bornes.

Alors, si on a... peut-être qu'on nous dira que ce déclencheur-là va changer dans le temps, mais j'ai un petit peu de difficulté à voir pourquoi ça devrait arriver parce que, évidemment, si deux cent cinquante (250) recharges par mois et par borne aujourd'hui déclenchent une file d'attente puis qu'on veut rajouter puis je ne vois pas pourquoi ça ne le ferait pas dans le futur.

Alors, bon, peut-être que ça mériterait d'être plus approfondi avant de conclure de façon définitive là-dessus. Mais, c'est certainement un peu surprenant que... Il semble y avoir là une contradiction potentielle entre les deux hypothèses.

(11 h 05)

Alors, sur ce, je cède la parole à monsieur Blain.

M. JEAN-FRANÇOIS BLAIN :

R. Merci. Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les Régisseurs, le personnel de la Régie. Donc, on est rendu à la page 11 de la présentation. Je vais revenir brièvement sur la question de la consommation annuelle par véhicule électrique qu'on avait abordée dans notre preuve écrite en section 6A en tentant d'évaluer en fait les volumes réels en parallèle à ceux mis en preuve par le Distributeur puisqu'on avait, sur la base de plusieurs éléments de la preuve initiale, les documents B-0004, B-0009, notamment les tableaux 4, 5, 6, compris que les véhicules hybrides rechargeables compatibles aux bornes à recharge rapide étaient inclus dans le scénario des volumes de ventes au BRCC présenté par le Distributeur.

Bon. Attribuons ça à une erreur cléricale s'il le faut. On ne cherchera pas à identifier la cause réelle si elle est autre. Mais toujours est-il que, en preuve, en audience, ça a été un premier amendement qui a été fait à la preuve complémentaire, pièce B-0009. Le témoin d'Hydro-Québec, monsieur Neyrinck, a dit, bien, en fait aux

tableaux 4, 5 et 6, il ne fallait pas lire « véhicules électriques » mais « véhicules entièrement électriques ». Bon. Évidemment, ça change complètement la compréhension. On avait peut-être été trop attentif au détail, mais c'est quand même pas une erreur banale, là. Il y a une distinction importante.

Donc, toute la partie de notre preuve qui est la section 6A, les calculs relatifs aux volumes respectifs des véhicules entièrement électriques et VHR pour, en fait, les volumes totaux attribuables aux recharges à la maison, cette partie-là devient non pertinente. Cependant, il reste certains éléments quand même qui sont des enjeux déterminants reliés à l'évaluation, la juste évaluation en autant qu'on puisse en faire une, de la consommation annuelle réelle par véhicule électrique.

D'abord, la valeur de vingt et un... la valeur du rendement unitaire de vingt et un kilowattheures (21 kWh) par cent kilomètres (100 km), qui est utilisée par Hydro-Québec au soutien de ses hypothèses de volume, comme valeur unitaire de départ, sur tout l'horizon de l'analyse, elle repose essentiellement sur des

données de Statistique Canada selon l'échantillonnage à peu près correspondant des principaux véhicules électriques, que ce soit des VHR, des véhicules entièrement électriques, qui sont présents sur les routes du Québec aujourd'hui.

Cependant, on a compris des réponses du Distributeur que ces hypothèses-là ne sont pas pondérées en fonction des parts de marché des différents véhicules. Or, une consommation de vingt et un kilowattheures (21 kWh) par cent kilomètres (100 km), ça serait à peu près la consommation d'une Nissan Leaf de première génération, donc un véhicule électrique qui est largement utilisé au Québec, qui occupe une part de marché importante, soit, mais qui n'est pas nécessairement représentative du rendement énergétique par tranche de cent kilomètres (100 km) qu'ont des véhicules déjà disponibles à compter de deux mille dix-neuf (2019) et encore moins qu'auront en moyenne ou qu'aura en moyenne le parc de véhicules électriques tel qu'il sera dans les années à venir.

En ce moment, là, si on regarde l'éventail des véhicules disponibles sur le marché, on a quand même eu un très grand écart de rendement par cent kilomètres (100 km). D'abord, on a des véhicules un

peu plus léger, très performant, qui vont utiliser quatorze (14 kWh), quinze kilowattheures (15 kWh) par tranche de cent kilomètres (100 km). Puis les moins performants, effectivement, peut-être vingt et un (21 kWh), vingt-deux kilowattheures (22 kWh) par cent kilomètres (100 km).

Dans les années qui viennent, on peut s'attendre à ce que le niveau de performance moyen des véhicules les plus achetés va s'améliorer graduellement. C'était d'ailleurs une valeur qui était évoquée dans la preuve de E3, la pièce B-0005 en page 19, c'était même mentionné « Both Scenarios ». Donc, au moment où E3 a fait sa preuve et élaboré son scénario de référence pour calculer l'effet induit par différence d'un scénario projeté par Hydro-Québec, selon elle, dans les deux scénarios, le rendement des véhicules électriques, entièrement électriques, allait s'améliorer passant de vingt kilowattheures (20 kWh) en deux mille dix-huit (2018) à plutôt autour de quinze kilowattheures (15 kWh) à la fin de l'horizon de l'analyse économique.

(11 h 10)

Évidemment, on ne peut pas dire à la place de E3 ou à la place d'Hydro-Québec quel sera

exactement l'amélioration de la performance, mais on peut à tout le moins affirmer que ça serait très étonnant qu'il n'y ait pas une amélioration de la performance de l'ordre au moins de quinze (15 %) à vingt pour cent (20 %) par rapport au rendement unitaire de vingt et un kilowatt heure (21 kWh) par cent kilomètres (100 km) qui est utilisé par Hydro-Québec dans sa preuve et projeté sur tout l'horizon de l'analyse, avec probablement un effet de surestimation des volumes totaux requis pour la recharge des véhicules de quinze (15 %) à vingt pour cent (20 %), soit la différence entre un rendement actuel utilisé de vingt et un kilowatt heure (21 kWh) par tranche de cent kilomètres (100 km) versus une hypothèse que ce rendement-là, graduellement, s'améliorait pour descendre plutôt entre dix-sept (17 kWh) et dix-huit kilowatts heure (18 kWh) par tranche de cent kilomètres (100 km) dans un horizon de cinq à dix ans.

Donc, il y a un autre élément que je ne peux pas exclure non plus. D'abord, on ne conteste pas l'approche utilisée par Hydro-Québec à l'effet d'exclure du calcul des volumes de recharge attendus aux bornes et d'exclure du calcul de l'effet induit résultant en termes de recharge à

domicile, la part des VHR. C'est correct, on pourrait toujours argumenter, bon, il y aura peut-être une petite part des recharges aux bornes qui sera effectuée par les VHR, mais, finalement, quand on a deux modes d'alimentation, puis qu'on est en déplacement sur une longue distance avec un véhicule hybride rechargeable, l'inconvénient d'arrêter quinze (15) vingt (20) minutes est pas mal lourd par rapport à la nécessité absolue pour un utilisateur de véhicule totalement électrique. Donc, il est probable qu'on poursuit notre route tout simplement en mode carburant conventionnel.

Mais excluant cette question-là de l'enjeu d'exclure, puis c'est correct l'hypothèse d'Hydro-Québec, on ne la conteste pas, les VHR, il reste que l'hypothèse plus large de la part des VHR dans le marché des véhicules, en fait, je devrais dire dans la cohorte à venir des véhicules électriques au Québec, va être déterminante sur les volumes totaux consommés par le véhicules électriques. Or, il reste que les hypothèses faites par Hydro-Québec relativement à la part des VHR seront, comment dire, à tout le moins un peu mal déterminées.

En preuve principale à l'origine, à la pièce B-0004, aux pages 15 et 16, Hydro-Québec

évoquait un nombre de trois cent quatre-vingt-dix mille (390 000) véhicules entièrement électriques à l'horizon deux mille vingt-sept (2027). En page 16, il disait, bon, c'est trois cent quatre-vingt-dix mille (390 000) véhicules entièrement électriques dans un parc, deux mille vingt-six (2026), pardon, dans un parc qui à cet horizon-là comptera cinq cent mille (500 000) véhicules électriques, donc, cent (100 000) à cent dix mille (110 000) VHR pour compléter le total. En page 28, toujours, de la preuve en chef B-0004, lignes 17 et 18, Hydro-Québec affirme de façon claire : « quatre-vingt pour cent (80 %) des véhicules électriques, à l'horizon deux mille vingt-six (2026), deux mille vingt-sept (2027), seront des véhicules entièrement électriques ou des nouveaux véhicules hybrides rechargeables compatibles aux BRCC », d'où notre compréhension erronée, manifestement, après une lecture attentive de la preuve qu'il y avait une part de VHR qui était incluse dans le pool de véhicules électriques, tel qu'identifié au tableau 456 de la preuve complémentaire B-0009. Bon.

On met cette erreur-là de côté, mais il reste que la preuve d'Hydro-Québec est encore, disons, ces paramètres, ramollie par d'autres

affirmations successives en réponse à une demande de renseignements de l'AHQ-ARQ, à la pièce B-0022, page 11, réponse 4.3, Hydro-Québec précise, et là on est après le dépôt évidemment de la preuve originale et de la preuve complémentaire, Hydro-Québec précise : « Bien la notion de quatre-vingts pour cent (80 %) des véhicules électriques à l'horizon deux mille vingt-six (2026), deux mille vingt-sept (2027) qui seraient... » et on répète encore, « des véhicules entièrement électriques ou des VHR compatibles aux BRCC, ce serait plutôt ce quatre-vingts pour cent (80 %) là », quatre-vingts pour cent (80 %) des ventes en deux mille vingt-six (2026) et à l'horizon deux mille vingt-six (2026), en fait, soixante-dix pour cent (70 %) des véhicules électriques au Québec seraient compatibles aux BRCC.

Bon, il m'apparaissait nécessaire de le mentionner, parce que c'est fragile comme projection. Il y a d'autres intervenants qui ont, disons, contesté de façon plus ou moins claire ou affirmée l'hypothèse de ce renversement des parts de marché, des VHR, actuellement dominants, par une domination graduelle plus importante des véhicules entièrement électrique au cours des prochaines

années et je ne peux pas passer sous silence que ça a des répercussions directes sur l'évaluation des volumes qu'on attribue aux recharges, que ce soit aux bornes ou à domicile.

(11 h 15)

Bon, maintenant la question des revenus unitaires des recharges à domicile. Bon, le calcul du... le Distributeur, lui, utilise le revenu marginal au tarif D, il a précisé finalement au terme de tous les échanges pour des compléments de réponse à nos demandes de renseignements initiales à la pièce B-0027, HQD-3, document 3.1, qui étaient les compléments de réponses additionnelles à nos demandes de renseignements insatisfaites selon nos représentations, donc, la réponse... complément de réponse à notre question 6.4, pages 5 et 6 de la pièce B-0027, le Distributeur a expliqué de façon détaillée pourquoi il utilisait le revenu marginal du tarif D, tous les usages, en précisant les hypothèses d'indexation annuelle, les effets, évidemment, liés à l'indexation de l'énergie patrimoniale. Évidemment, tout ça inclut aussi le fait qu'il y a la composante fixe du tarif D qui n'est pas modifié qu'en hypothèse, qui demeure constante, la composante fixe, donc, la redevance

d'abonnements.

Alors, tout ça est expliqué clairement par le Distributeur, on a bien compris son hypothèse, il attribue, lui, vingt-cinq pour cent (25 %) des recharges effectuées à domicile au tarif D au premier palier de tarification et le reste au deuxième palier de tarification et nous, on dit : non, cette hypothèse-là ne tient pas la route parce qu'elle ne tient pas compte de la répartition des factures des clients résidentiels au tarif D, évidemment, sur une base saisonnière entre le premier et le deuxième... et la deuxième tranche du tarif D.

Rappelez-vous, et on ne conteste pas cette hypothèse-là, que le Distributeur émet l'hypothèse, donc, c'est son hypothèse de base, sur tout l'horizon de l'analyse, vingt et un kilowatts/heure (21 kWh) par tranche de... par cent kilomètres (100 km) parcourus, une distance parcourue de dix-huit mille kilomètres (18 km) par année pour tous les véhicules considérés dans le scénario, ça donne trois mille sept cent quatre-vingts kilowattheure (3780 kWh) par année.

Évidemment, si on divise trois mille sept cents kilowatts (3700 kW), si on accepte cette

hypothèse-là puis qu'on divise trois mille sept cents kilowattheure (3700 kWh) par année pour alimenter un véhicule entièrement électrique qui parcourt dix-huit mille kilomètres (18 000 km) par année à raison de vingt et un kilowattheure (21 kWh) par cent kilomètres (100 km), eh bien, on arrive à à peu près dix virgule trois kilowattheure (10,3 kWh) de recharge nécessaire, si on recharge à domicile, par jour, trois mille sept cent quatre-vingts (3780) divisé par trois cent soixante-cinq (365) jours.

Et donc, avec un nouveau seuil entre la première et la deuxième tranche du tarif D qui a maintenant été haussé à quarante (40) kilowattheure (40 kWh) plutôt que trente (30), n'importe quel client dont le dernier kilowattheure dans sa facture est facturé dans la strate de consommation de trente kilowattheure (30 kWh) ou moins, et il y en a une grande proportion en période hors hiver, dispose d'une marge de dix kilowattheure (10 kWh) avant d'avoir épuisé la première tranche de tarification qu'il peut consacrer à la recharge d'un véhicule électrique, s'il en a un, et donc, la faire au premier palier.

Donc, Madame la greffière, si vous pouviez

nous amener à la pièce B-0036, je pense, qu'on a déposée ce matin comme deuxième tableau E-15-F. Merci beaucoup. Ça c'est un extrait des compléments de réponses 9, 10, 15, 16 données par Hydro-Québec en suivi des décisions D-2014-037 et D-2015-018 au début de la réforme des tarifs domestiques, on est au début de l'année deux mille quinze (2015, et il y a un portrait détaillé de la consommation qui est faite.

Donc, si je vous amène à regarder attentivement la section du milieu du tableau, ce qu'on voit, et là, la section du milieu, c'est le nombre de factures, on est dans les clients au tarif D , l'ensemble de la clientèle pour les mois d'avril à novembre. Donc, le nombre de factures dont le dernier kilowattheure... le dernier kilowattheure, pardon, est compris dans la strate de consommation, et si on va dans la colonne complètement à gauche, vingt-six (26) à trente (30) kilowattheure, et là, quand on va dans la colonne de droite de la section du milieu, on voit que cumulativement, il y a d'avril à novembre de chaque année cinquante et un virgule neuf pour cent (51,9 %) des factures dont le dernier kilowattheure facturé est à trente kilowattheures (30 kWh) ou

moins. Ça veut dire qu'il y a, sur cinquante et un virgule neuf pour cent (51,9 %) des factures, suffisamment d'espace entre trente kilowattheures (30 kWh) et quarante kilowattheures (40 kWh) qui est le nouveau seuil séparant la première tranche du tarif D du deuxième pour recharger totalement un véhicule électrique au premier palier du tarif D et non pas au deuxième.

Et entre la ligne, donc, qui est la limite cumulative des strates de consommation de trente kilowattheures (30 kWh) et moins et la ligne qu'on pourrait maintenant descendre à trente-six (36) à quarante kilowattheures (40 kWh), bien, il y a un autre sept point cinq (7,5) puis six point quatre (6,4) pour un total de soixante-cinq point huit pour cent (65,8 %) de clients, donc un treize point neuf pour cent (13,9 %) d'autres factures, dont à peu près la moitié des kilowattheures serait facturée au premier palier.

Donc, c'est l'exercice qu'on a fait, nous, pour en arriver à établir, et c'est aux pages 27 à 31 de notre preuve, C-FCEI-0014, c'est la section 6B pour établir la proportion des kilowattheures qui pourraient, en fait, être disponibles au premier palier de tarification pour des véhicules

électriques pour les mois d'avril à novembre.

Et si vous voulez, Madame la Greffière, descendre deux ou trois pages plus loin, au tableau E-15-I, pensons encore pour l'ensemble de la clientèle résidentielle donc clientèle résidentielle, total, cette fois-ci pour les mois de décembre à mars, les quatre mois de la période d'hiver, de deux mille neuf cent quatre (2904) heures utilisées couramment par le Distributeur, on a, toujours dans la section du milieu, juste au-dessus de la ligne 26 à 30 dans les strates de consommation trente kilowattheures (30 kWh) et moins, vingt-deux point trois pour cent (22,3 %) des factures dont le dernier kilowattheure est facturé au premier palier.

Donc, en partant, vingt-deux point trois pour cent (22,3 %) des factures qui disposent de suffisamment d'espace avant d'atteindre le quarante kilowattheures (40 kWh) par jour pour recharger totalement au premier palier plus la moitié des deux lignes suivantes totalisant neuf point cinq pour cent (9,5 %), à peu près la moitié de ces kilowattheures-là, donc la moitié de neuf virgule cinq pour cent (9,5 %) de factures en plus, qui nous amène un résultat, je pense, dans notre

preuve, de vingt-six pour cent (26 %) en période d'hiver qui ont suffisamment d'espace pour, suffisamment de marge avant l'atteinte de la limite du premier palier de tarification pour recharger, même en hiver, leur véhicule au premier palier du tarif D.

Et donc, on a recalculé le revenu unitaire moyen qu'on pouvait attendre des recharges à domicile au tarif actuellement en vigueur depuis le premier (1er) avril issu de la décision finale du dernier tarifaire, du dernier dossier tarifaire, ce qui nous amène, évidemment, dans notre preuve, à un prix unitaire, un revenu unitaire pondéré en fonction de la répartition réelle des factures sur une base saisonnière entre le premier et le deuxième palier de tarification, inférieur à celui d'Hydro-Québec.

Cet exercice-là, si on l'applique au même volume de ventes prévu par Hydro-Québec dans son propre scénario sur l'horizon du plan avait une incidence à la baisse sur la valeur actuelle nette, juste cette correction-là qui, je dois dire, on est solidement appuyés sur cette conclusion-là parce qu'on l'a mise en application sur la base des données les plus précises qu'on pouvait aller

chercher.

Quand on a demandé en contre-interrogatoire à Hydro-Québec de nous dire s'il y avait eu des mises à jour de ce portrait détaillé là de la clientèle depuis deux mille quinze (2015), on n'a pas eu de réponse. S'il y en avait eu, on serait même prêts à ajuster notre hypothèse. Mais on est très solide avec cette hypothèse-là.

Et donc, incidence à la baisse sur le calcul de la valeur actuelle nette selon toutes les autres hypothèses Hydro-Québec étant maintenues, de vingt et un point six millions (21,6 M) sur l'horizon de l'analyse économique. Je vous invite à relire dans le détail les modalités de calcul qui sont présentées dans notre preuve, C-FCEI-0014, section 6B.

(11 h 25)

On va pouvoir passer à l'acétate suivante. Ça, c'est un autre élément qui est très important. Quand la FCEI-AQCIE au terme de tous les échanges pour obtenir un complément de preuve et le dépôt de l'analyse effectuée par Hydro-Québec sur les cent quarante (140) bornes de recharge rapides entre avril deux mille... deux mille seize (2016) et... pardon, novembre deux mille seize (2016) et avril

deux mille dix-huit (2018). On vous a annoncé qu'on avait un complément de preuve à faire. On avait déjà ces conclusions-là.

Seulement, seulement, on cherchait une deuxième source de validation du taux réel de recharge à la minute. Puis ça, je vous invite à porter une attention particulière à cette notion-là parce qu'elle est centrale dans l'évaluation des volumes qu'on peut attendre, des volumes de ventes qu'on peut attendre aux bornes de recharge.

Hydro-Québec en preuve dit « une borne de recharge rapide à courant continue de cinquante kilowatts (50 kW) va nous permettre de vendre, sur une base régulière, dix-huit point cinq kilowattheures (18,5 kWh) pour une recharge de vingt-deux point deux (22,2) minutes. » Et ce calcul-là, comme l'a fait Hydro-Québec, bien c'est très simple, c'est la puissance totale de la borne, cinquante kilowatts (50 kW). Ils présument que cinquante kilowattheures (50 kWh) par heure équivaut à dix-huit point cinq kilowattheures (18,5 kWh) par tranche de vingt-deux point deux (22,2) minutes.

Mais, ça, c'est le rendement optimal d'une borne de recharge s'il n'y a aucun facteur de la

capacité d'admission de la charge du véhicule en question, l'effet de la température ambiante sur la vitesse de recharge du véhicule, dix-huit point cinq kilowattheures (18,5 kWh) par tranche de vingt-deux point deux (22,2) minutes, c'est comme si votre borne de cinquante kilowatts (50 kW) fonctionne à cent pour cent (100 %) de son efficacité théorique soixante (60) minutes sur soixante (60) dans l'heure pour donner cinquante kilowattheures (50 kWh) au bout de soixante (60) minutes.

Donc, l'hypothèse d'Hydro-Québec correspond à un taux de recharge de zéro virgule huit cent trente-trois kilowattheure (0,833 kWh) par minute. En pratique, c'est impossible. C'est impossible que le taux de recharge moyen réel à la minute d'un parc de véhicules diversifiés, avec des caractéristiques diversifiées, sur une base annuelle avec l'influence de la température ambiante, donne le taux maximum correspondant au rendement à cent pour cent (100 %) de la borne. C'est impossible en pratique.

À preuve de cela, on est allé voir ce qu'Hydro-Québec avait déposé dans le dossier R-4057, pièce B-0030, à la page 41, c'était le

tableau 14 de la pièce. Et quand on examine ça, bien on se rend compte que, sur la base des données du Circuit électrique sur une période de douze (12) mois de quatre-vingt-deux (82) bornes de recharge rapides, le résultat du parc de véhicules existant, avec toute sa diversité, dont des propriétaires de véhicules électriques qui ont utilisé les bornes sur cette période de douze (12) mois là, toute recharge confondue, on arrive à un taux de recharge moyen à la minute de zéro virgule cinquante-trois kilowattheure (0,53 kWh) par minute.

Ce qui ne correspond pas à dix-huit point cinq kilowattheures (18,5 kWh) par tranche de vingt-deux point deux (22,2) minutes comme mise en preuve par Hydro-Québec, mais en moyenne réelle à onze virgule sept kilowattheures (11,7 kWh) par tranche de vingt-deux point deux (22,2) minutes. C'est soixante-trois point cinq pour cent (63,5 %) des volumes réels mis en preuve par Hydro-Québec.

Et je pourrais vous dire d'emblée, s'il s'adonnait que le parc, la composition du parc de véhicules ne changeait pas, qu'il y aurait à peu près les mêmes caractéristiques techniques, la même capacité technique d'admission de la charge offerte qu'on utilisait des BRCC de cinquante kilowatts

(50 kW) sur tout l'horizon et que les conditions climatiques étaient à peu près constantes, bien on aurait, sur l'horizon du plan, en moyenne, zéro virgule cinquante-trois kilowattheure (0,53 kWh) par minute quel que soit la durée des arrêts aux bornes de recharge.

En pratique, probablement que le taux réel de recharge à la minute va s'améliorer progressivement pour se rapprocher un petit peu plus de dix-huit virgule cinq (18,5) parce que les caractéristiques techniques des véhicules devraient s'améliorer. Mais, actuellement, c'est ça la valeur sur laquelle les volumes doivent être calculés, pas dix-huit virgule cinq kilowattheures (18,5 kWh) par tranche de vingt-deux point deux (22,2) minutes. On ne remet d'ailleurs même pas en question la durée moyenne par recharge qui a été, selon le témoignage du Distributeur, constatée au réel sur l'usage des bornes, mais par vingt-deux point deux (22,2) minutes aujourd'hui...

(11 H30)

D'ailleurs, on a donné aussi l'occasion au Distributeur de nous fournir, puis vous n'avez pas retenu notre demande, Madame la Présidente, le banc en fait, mais de nous fournir des données plus

récentes. Parce que, là, ce zéro virgule cinquante-trois kilowattheures (0,53 kWh) par minute, c'est le portrait de quatre-vingt-deux (82) bornes à recharge rapide du Circuit électrique déposé au dossier R-4057, donc douze (12) mois probablement antérieurs au mois d'avril deux mille dix-huit (2018).

Peut-être que le portrait a un petit peu évolué aujourd'hui. Mais c'est le seul portrait réel sur lequel on peut s'appuyer. Et on s'est dit, est-ce qu'on a un autre élément qu'on peut vérifier?

Bien, on est allé vérifier aussi... Puis, Madame la greffière, je vous inviterais à ouvrir la pièce précédente qu'on a déposée ce matin, B-0035. On va essayer au moins de valider cette moyenne réelle-là d'une autre source. Et ça tombait bien, le journal l'Association des véhicules électriques du Québec qui reçoit les données du Circuit électrique d'Hydro-Québec et qui en fait une compilation, je pense, rigoureuse et qui en fait même la promotion, et c'est leur rôle, nous dit dans son édition du six (6) mars deux mille dix-neuf (2019), récente :

Selon les données supplémentaires

> obtenues d'Hydro-Québec, chaque recharge rapide dure en moyenne vingt-deux (22) minutes.

Il a oublié le deux dixièmes, mais c'est correct. Et on récoltait en moyenne onze virgule sept kilowattheures (11,7 kWh) par recharge. Une deuxième source qui valide en date de mars deux mille dix-huit (2018) que cumulativement, les véhicules électrique actuels qui font usage des bornes de recharge obtiennent onze virgule sept kilowattheures (11,7 kWh) par minute. Ce qui correspond effectivement encore une fois à un taux de zéro virgule cinquante-trois kilowattheures (0,53 kWh) par minute. Ça, c'est le portrait réel. Puis c'est une donnée centrale.

Juste un peu plus bas, mais je vais passer rapidement, si on fait maintenant le même calcul à partir de la recharge obtenue... Le petit paragraphe qui suit. Alors, huit virgule trois kilowattheures (8,3 kWh) aux bornes de niveau 2 par trois heures de recharge moyenne -là, je ne sais pas si c'est précis- ça donne deux virgule sept six six kilowattheures (2,766 kWh) par heure. Et puis si vous divisez ça par le tarif horaire facturé aux bornes de niveau 2, on va arriver exactement au

même prix réel, que le prix réel par kilowattheure qui résulte des recharges au BRCC.

Parce que si on a onze virgule sept kilowattheures (11,7 kWh) par vingt-deux point deux (22,2) minutes et qu'on paie en fonction d'un tarif horaire de onze et cinquante (11,50 $), en supposant que le projet de règlement soit effectivement adopté par le gouvernement, le tarif au BRCC passerait à onze dollars cinquante de l'heure (11,50 $/h) en deux mille dix-neuf (2019).

Si on divise onze dollars cinquante de l'heure (11,50 $/h) par l'hypothèse du Distributeur que leur borne de cinquante kilowatts (50 kW) va fournir en fait les utilisateurs cinquante kilowattheures (50 kWh) par heure, bien, ça donne un prix unitaire de vingt-trois cents par kilowattheure (0,23 ¢/kWh). C'est ce qui est en preuve. C'est le multiplicateur qui est utilisé, en fait avant taxes c'est vingt cents (0,20 ¢), vingt-trois cents (0,23 ¢) incluant les taxes.

Au tableau 14 de la pièce B-0009, qui est le bilan des hypothèses économiques du Distributeur, le multiplicateur pour deux mille dix-neuf (2019), c'est vingt cents le kilowattheure (0,20 ¢/kWh). Ce qui correspond à vingt-trois cents

(0,23 ¢) taxes incluses que ça coûte aux bornes si on obtenait dix-huit point cinq kilowattheures (18,5 kWh) par tranche de vingt-deux point deux (22,2) minutes.

En réalité, on obtient onze point sept (11,7). Et donc, en réalité, le coût moyen réel pour l'utilisateur, c'est trente-six point seize cents par kilowattheure (36,16 ¢/kWh), incluant taxes. Et en fait, je vous disais, si on fait le calcul de ce que ça coûte réellement aux bornes de niveau 2, ça va arriver presque exactement à la même chose selon ces données-là à trente-six point quatorze cents (36,14 ¢). Donc, il y a des conséquences à ça.

Et, là, si on revient à notre présentation. J'ai déjà largement couvert la section concernant le revenu unitaire. Je pense, j'espère que mon explication est claire, parce qu'elle est centrale dans l'appréciation de la validité des hypothèses économiques du dossier.

Pourquoi le revenu total qui est présenté au tableau 14 de la preuve complémentaire du Distributeur n'est pas influencé pour autant? Mais parce que le Distributeur a utilisé un ratio de recharge à la minute qui est surestimé dans les

mêmes proportions que son multiplicateur de revenu unitaire est sous-estimé.

(11 h 35)

Alors, ça n'a pas d'incidence sur le revenu total qui est le produit des deux, à son tableau 14, mais ça a d'autres incidences et donc on peut passer à l'acétate suivante. À l'acétate 13, je vais passer très rapidement. La précédente, Madame la greffière. Vous avez une illustration du calcul que je viens de vous expliquer.

Donc, selon Hydro-Québec, une borne de recharge d'un puissance de cinquante kilowatts (50 kW) donnerait cinquante kilowattheures (50 kWh) par soixante (60) minutes, ce qui correspond à un ratio de recharge de zéro virgule huit cent trente-trois kilowattheures (0,833 kWh) à la minute qui est un ratio théorique. C'est le ratio optimal du rendement optimal qu'une borne de recharge pourrait offrir théoriquement, mais qui ne s'avère jamais en réalité, à cause des facteurs techniques, des facteurs climatiques, des facteurs propres à l'utilisation et comme on peut le constater au réel, sur les rendements des bornes.

Et à droite, bien vous avez le calcul détaillé que je viens de vous expliquer avec ce que

ça donne en nombre de kilowattheures par heure, par tranche de vingt-deux point deux (22.2) minutes au réel. Sur la base du parc de véhicules électriques réels qui utilisent réellement les bornes à recharge rapide aujourd'hui.

Page suivante, c'est important de comprendre ça, parce que maintenant, dans la portion du tableau du haut, vous allez voir l'incidence sur le coût d'utilisation d'un véhicule électrique selon qu'on le recharge à domicile ou aux bornes, selon les hypothèses d'Hydro-Québec et selon nos vérifications, alors dans la partie du haut vous voyez que la recharge à domicile selon ce qui est mis en preuve par Hydro-Québec, c'est le prix de huit virgule cinquante-neuf cents (8,59 $) par kilowattheure plus taxes, c'est neuf virgule quatre-vingt-huit cents par kilowattheure (9,88 $). La recharge à domicile, selon notre vérification en fonction de la répartition réelle des kilowattheures entre la première et la deuxième tranche du tarif D, c'est huit virgule quatre-vingt-quatorze cents par kilowattheure (8,94 $), revenu unitaire moyen réel de la recharge à domicile.

On a conservé... On n'a pas remis en

question l'hypothèse de vingt et un kilowattheures (21 kWh) sous réserves des commentaires... le rendement par cent kilomètres (100 km) sous réserves des commentaires que j'ai déjà faits, mais, donc, la différence entre les deux scénarios, c'est que selon notre revenu unitaire révisé, le coût par cent kilomètres (100 km) est de un dollar quatre-vingt-huit (1,88 $) pour la recharge à domicile selon notre prix, deux dollars et sept (2,07 $) selon Hydro-Québec.

Le coût de la recharge aux bornes maintenant, selon le ratio réel de recharge en kilowattheure par minute qu'on a vérifié c'est trente-six point seize cents (36,16 $) par kilowattheure, ce qui donne un coût de sept dollars et cinquante-neuf (7,59 $) par cent kilomètres (100 km) et non pas quatre dollars et cinquante-trois (4,53 $) selon les hypothèses d'Hydro-Québec.

Dans la partie inférieure du tableau, vous avez pour deux types de véhicule à moteur conventionnel, à essence, le premier groupe, voiture compacte consommant sept litres (7 l) par cent kilomètres (100 km), le deuxième groupe d'un peu plus gros calibre consommant neuf litres (9 l) par cent kilomètres (100 km), le coût du carburant

pour différents prix du litre, échelonné entre un dollars et dix (1,10 $) et un dollar quarante par litre (1,40 $), par tranche de cent kilomètres (100 km) et vous pouvez voir que pour, par exemple, un véhicule compact, à moteur thermique qui consommerait sept litres (7 l) par cent kilomètres (100 km), avec un prix d'essence d'un dollar trente (1,30 $), bien son coût d'utilisation par cent kilomètres (100 km) dernière colonne, c'est neuf dollars et dix (9,10 $).

Alors, on peut aller à l'acétate suivante. Donc, la comparaison est importante, parce que ce qui est central dans le choix d'un acheteur potentiel d'un véhicule électrique, comme question, c'est au-delà... Une fois appliqué, le huit mille dollars (8000 $) de subvention gouvernementale et même par-dessus ça, le cinq mille dollars (5000 $) de subvention additionnelle du gouvernement fédéral, le treize mille dollars (13 000 $) applicable au coût d'acquisition d'un véhicule entièrement électrique, applicable au coût, plus taxes, est-ce que je me rapproche suffisamment du prix d'un véhicule conventionnel à moteur thermique pour que la différence de coût dans l'utilisation, donc le coût de recharge versus le coût du

carburant, me permettent de me rembourser en quelques années le coût d'acquisition le plus élevé.

Et en passant, j'ai pris la peine de réviser un peu l'échantillon des véhicules électriques, entièrement électriques, qui sont offerts en marché à partir de deux mille dix-neuf. Pour avoir un véhicule entièrement électrique avec une autonomie importante, le groupe trois cents quatre cents (300-400) kilomètres d'autonomie, il faut payer quarante-cinq mille dollars (45 000 $). (11 h 40)

Juste en dessous de ça il y a des véhicules avec cent soixante à deux cents (160-200) kilomètres d'autonomie de différents parc qu'on peut avoir à partir de trente-huit mille (38 000 $) dollars, pour donner un ordre de grandeur. Bon. Mais donc, quand on va dans la partie centrale de ce tableau-là, l'acheteur potentiel, il se dit : Bien là, un véhicule entièrement électrique qui recharge à domicile, mon coût annuel est de trois cent trente-huit dollars et quarante (338.40 $) par année, c'est super, une grosse économie. Évidemment, huit dollars (8 $)... quatre-vingt quatorze cents (94 ¢) du kilowattheure, mais pour

un acquéreur potentiel qui n'a pas la possibilité de recharger à domicile et qui est condamné à recharger toujours à une borne publique à trente-six virgule seize cents (36,16 ¢) par kilowattheure, bien, son coût d'utilisation annuel, lui, toujours pour les mêmes hypothèses de distance parcourue, est de mille trois cent soixante-six dollars (1 366 $) versus un coût de mille six cent trente-huit dollars (1 638 $) pour un véhicule thermique.

Alors donc, si je peux recharger mon véhicule entièrement électrique à domicile, j'ai un avantage de mille trois cents dollars (1 300 $) sur ce que ça me coûterait en carburant d'avoir un véhicule qui remplit les mêmes usages, un véhicule conventionnel.

Mais si j'ai pas la possibilité d'avoir accès à un dispositif de recharge à domicile puis mon domicile est... c'est pas une maison unifamiliale, j'ai pas de possibilité même d'en avoir un dispositif, bien, mon avantage fond comme beurre au soleil là. Il me reste deux cent soixante-douze (272 $) dollars seulement davantages comparatifs.

Quant à nous là, cette différence-là, elle

est déterminante dans l'évaluation du potentiel de développement des véhicules électriques par rapport à l'ensemble des ménages québécois. Il y a cinquante-quatre virgule cinq pour cent (54,5%) des ménages québécois qui n'habitent dans des maisons unifamiliales. Sur ce groupe-là, qui est plus de la moitié, il y en a peut-être une petite proportion, cinq, dix pour cent (5 % - 10 %), qui sont dans des unités d'habitation où un dispositif de recharge dédié avec un espace de stationnement peut leur être accessible mais très peu.

Donc, c'est... c'est déterminant cette question-là dans l'appréciation du réalisme ou de l'absence de réalisme des prévisions économiques qui sont faites.

Donc, en conclusion de ça, l'intérêt économique d'un véhicule électrique pour un acheteur potentiel qui n'a pas la possibilité d'avoir ou d'accéder à un dispositif de recharge à domicile n'est pas du tout la même est très faible. Et c'est pas par hasard d'ailleurs que les témoins du Distributeur le constatent déjà, il y a une très forte corrélation entre la localisation géographique des véhicules entièrement électrique actuels, déjà achetés, et les secteurs bâtis

urbains où il y a une grande proportion de maisons unifamiliales, évidemment, avec la possibilité d'avoir leur propre dispositif à domicile. Et je repasse la parole à mon collègue.

M. ANTOINE GOSSELIN :

R. Merci. Juste une petite précision par rapport à cette dernière diapositive-là avant de passer à la suivante. La diapositive est intitulée « Conséquences » ou, en tout cas, il y a un titre qui dit « Conséquences du coût unitaire réel aux BRCC ». En fait, c'est pas seulement aux BRCC c'est aux BRCC et bornes de niveau 2 aussi parce que comme on a indiqué, le coût unitaire par kilowattheure au bornes de niveau 2 est le même que celui aux BRCC. Et puis la même... la même mention s'applique sur les résultats qui sont présentés sous forme de tableaux, on dit VÉ recharge aux BRCC, donc, c'est BRCC et haut niveau.

Donc, il nous reste un sujet à traiter, je vais essayer de faire ça rapidement, on a presque terminé. Donc, le compte d'écart est dans le rapport qui est demandé par le Distributeur et qui maintient sa demande, si on a bien compris le témoignage de madame Caron hier. Donc, le Distributeur propose de créer un compte d'écart et

de report pour l'ensemble des coûts associés au projet.

Il nous dit que ce compte-là pourrait être utilisé en cas de déploiement... de déploiement plus rapide du projet ou de changement légal mais finalement, on nous dit : « Sur toute la durée du projet, j'ai pas de raison de penser à ce stade-ci que je vais en avoir besoin. »

Évidemment, c'est un peu... ça nous apparaît un peu étrange de demander... il est un peu inhabituel de demander un compte d'écart, évidemment, au cas où. C'est une demande qui avait déjà été faite un peu par le Distributeur de façon plus générique dans le dossier du MRI, dans le dernier dossier tarifaire où on avait demandé un facteur Z générique pour les imprévus, pour... dans le fond sans spécifier exactement pourquoi mais si jamais il arrive quelque chose, on le mettra là-dedans. Donc, on est vraiment dans le compte d'écart, le report préventif, si je peux dire.

Et puis, bien, évidemment, madame Caron aussi nous a dit : « Bien, on anticipait ce... pas « on anticipait » mais on concevait cette demande de compte d'écart-là de report conjointement avec le fait qu'il y ait un facteur Z dans le mécanisme

incitatif qui viendrait donc... ce compte d'écart-là viendrait capter les écarts sur le facteur Z. » Alors, il n'y a pas de facteur Z pour ces dépenses-là dans le mécanisme incitatif.

Mais la Régie a défini dans sa décision du dernier dossier tarifaire, comme elle disait, une procédure pour justifier la demande de facteur Z et puis elle a dit : « Bien, si jamais il arrive quelque chose, vous suivrez cette procédure-là puis c'est comme ça qu'on va fonctionner. » Pour nous, il n'y a absolument aucune raison de créer ce compte d'écart-là.

(11 h 45)

Alors, on est en mécanisme incitatif, l'idée du mécanisme incitatif c'est que les variations de coût de différents postes sont absorbées par le Distributeur et puis, en venant créer un compte d'écarts ici, bien qu'on nous dise qu'on veut pas s'en servir, on viendrait... L'esprit est, dans le fond, de contourner un petit peu la finalité du MRI, du moins jusqu'à ce que la Régie constate que mais vraiment il y a une justification qui est cohérente avec ce qu'on exige dans le cadre du MRI pour avoir un facteur Z.

Alors, on voit absolument pas de raison de

créer ce compte-là de manière préventive. Et d'ailleurs, on a, en l'absence d'un facteur Z, on ne comprend pas comment ça pourrait seulement être applicable parce qu'il faut, le compte d'écarts, par définition, il faut calculer un écart par rapport à quelque chose et là, comme on présente au dossier tarifaire une enveloppe et qu'on sait pas là-dedans qu'est-ce qui est attribuable au projet, à partir de quoi est-ce qu'on pourrait calculer un écart? Alors, on est opposés à la création de ce compte d'écarts.

Alors simplement pour terminer, donc ici on résume nos conclusions. Je ne les répète pas. L'une de ces conclusions-là, par contre, était de s'assurer d'un suivi distinct des dépenses et des investissements liés au projet. Notre compréhension au moment de la préparation de la preuve c'est qu'il n'y aurait pas un tel suivi.

Là, avec les questions-réponses qui ont eu lieu, on se rend compte que peut-être que dans la proposition initiale du Distributeur il y avait déjà, il a déjà prévu que ces dépenses et investissements là seraient suivis au niveau comptable puis qu'on pourrait les identifier par la suite au besoin.

Alors si c'est le cas, bien tant mieux, c'est ce qu'on recherche et puis, bien, si c'est pas le cas, bien, on vous demande de s'assurer que ça le soit. Alors je vous remercie, ça complète notre présentation.

Q. **[72]** Alors merci. À ce stade, je n'aurai pas de questions additionnelles alors les témoins sont prêts à être contre-interrogés.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors Maître Cadrin, avez-vous des questions? Non? Ensuite, Maître Gertler?

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Non.

LA PRÉSIDENTE :

Non plus. Maître Neuman?

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me DOMINIQUE NEUMAN :

Bonjour Madame la Présidente, Messieurs les Régisseurs. Bonjour Messieurs. Dominique Neuman pour Stratégies énergétiques et l'AQLPA.

Q. **[73]** J'attirerais votre attention sur la page 15 de votre présentation, qui est la conclusion de votre analyse de rentabilité avec la conclusion en dernière ligne de cette page selon laquelle l'effet induit du projet de BRCC sur les ventes de véhicules entièrement électriques pour ce segment

de clientèle semble donc très fragile.

Est-ce qu'on ne devrait pas poser le problème de manière inverse, à savoir qu'on a un gouvernement, le gouvernement du Québec, qui a fixé un objectif pour l'année deux mille trente (2030) dans sa politique énergétique quant au nombre de véhicules électriques qui devraient circuler sur les routes du Québec.

(11 h 55)

On a le même gouvernement qui a des outils à sa disposition. Il peut augmenter les subventions pour les véhicules électriques. Le Gouvernement fédéral également peut et a effectivement augmenté récemment ses subventions pour les véhicules électriques. Le Gouvernement du Québec va offrir d'autres types de subvention et c'est le Gouvernement du Québec qui, exceptionnellement, contrôle le tarif des bornes de recharge qui font l'objet du présent dossier.

On a Hydro-Québec qui est une société d'état qui a l'obligation... qui a l'obligation, et qu'il a été admis par plusieurs intervenants, que l'ensemble du territoire doit être couvert, contrairement à une entreprise privée qui, elle, pourrait concentrer les bornes là où c'est le plus

rentable. Mais, de toute façon, les bornes au privé ne sont pas rentable par elle-même, c'est quelque chose qui est établi.

Donc, est-ce qu'on ne devrait pas poser comme prémisse qu'Hydro-Québec a l'obligation de répondre à la quantité de véhicules électriques qui est prévue dans la Politique énergétique que l'on doit ici dans cette salle, dans ce dossier présumer que cet objectif sera atteint et que s'il y a des faiblesses, comme vous en avez fait part, que le gouvernement utilisera les outils à sa disposition, que ce soit les subventions ou le tarif aux BRCC, pour résoudre ces problèmes, de manière à atteindre l'objectif?

Donc, est-ce que l'on doit proposer comme prémisse que le nombre de véhicules... que l'on doit projeter le déploiement des BRCC en fonction du fait que cet objectif existe et non pas projeter le fait que l'objectif ne sera pas atteint, donc que le déploiement des BRCC devrait être moindre parce que l'objectif ne sera pas atteint? Est-ce que donc ne devrait-on pas poser comme prémisse que l'objectif sera atteint, il y aura...

En fait, qu'on doit planifier en fonction de l'atteinte de cet objectif, qu'on ne peut pas

déjà reculer nous-mêmes dans cette salle par rapport à cet objectif?

M. ANTOINE GOSSELIN :

R. Alors, Maître Neuman, je vous ramène à une des choses que j'ai dites presque au tout début de la présentation. On a fait notre proposition. L'objectif, c'est pas de ralentir l'adoption des véhicules électriques. Tout ce qu'on dit, nous, c'est que le nombre de bornes qu'on recommande, on pense que c'est suffisant pour permettre le déploiement tel qu'il est prévu par le Distributeur, l'adoption des véhicules électriques telle qu'il est prévu par le Distributeur. Alors, ce n'est pas... Notre proposition, c'est pas un frein là à l'adoption de véhicules électriques.

Puis pour compléter là-dessus, le gouvernement fixe un tarif. Nous, on prend le tarif, on prend acte du tarif qu'il fixe puis on fait nos analyses à partir de ça. Et à partir de ça, on conclut que c'est pas rentable pour ces gens-là. C'est tout ce qu'on dit.

On n'est pas ici pour spéculer sur comment le gouvernement va adapter le tarif aux bornes puis pour rendre possible l'adoption des véhicules par une strate ou l'autre de la population, c'est

pas... Ça sort, je pense, complètement du cadre du dossier.

M. JEAN-FRANÇOIS BLAIN :

R. Pardon. Maître Neuman, sur la question, je vais rajouter peut-être deux éléments. D'abord, oui, c'est évident que le gouvernement a donné un mandat à Hydro-Québec. C'est évident qu'Hydro-Québec a l'obligation. Mais, ce qu'on examine aujourd'hui dans cette audience, c'est une proposition d'Hydro-Québec avec toutes sortes de modalités et qui demande à la Régie de conclure si son investissement projeté tel qu'il est présenté est prudemment acquis et utile.

Donc, nous là comme analystes, on examine les moyens qui sont proposés. Et je pourrais même vous dire, en particulier parce que vous nous ramenez à la page 15, que l'écart réel qu'on constate entre le coût de la recharge à domicile et le coût réel de la recharge aux bornes produit des effets qui sont diamétralement opposés aux objectifs poursuivis par le gouvernement. Parce que s'il s'agit d'implanter des bornes sur l'ensemble du territoire pour assurer leur accessibilité et leur disponibilité pour stimuler les ventes de véhicules électriques, sécuriser les acheteurs

potentiels, mais qu'on constate, dans les faits, que ça coûte quatre fois, presque quatre fois et demie plus cher de recharger aux bornes et que ça... en fait, ça détruit l'intérêt objectif d'un point de vue économique d'à peu près, peut-être, plus ou moins la moitié des acheteurs potentiels, bien le coût réel qu'on constate aux bornes de recharge là, il produit des effets contraires aux objectifs poursuivis par le gouvernement qui décide, lui-même, du tarif horaire qu'il décide de charger aux bornes.

Q. **[74]** Et donc je reviens à cette page 15. Ne concluez-vous pas que, aux fins de planification sur un horizon vingt, vingt-sept (20-27), que l'on doit planifier en fonction du fait que l'objectif sera atteint de toute manière, que les corrections seront apportées. Je vois très bien, je vois très bien l'analyse qu'on fait. J'en prends note. Je vois les chiffres, je vois les calculs que vous avez faits.

M. ANTOINE GOSSELIN :

R. Mais, Maître Neuman, je réitère, notre proposition, elle n'est pas en contradiction avec l'atteinte de la cible en deux mille trente (2030).

M. JEAN-FRANÇOIS BLAIN :

R. Et la planification, c'est le choix des moyens appropriés.

Q. **[75]** D'accord. Et n'êtes-vous pas d'accord que, dans le choix des moyens appropriés, que le nombre de bornes déployées devra être suffisant pour répondre à cet objectif vingt, trente (20-30) qui a été fixé par le Gouvernement du Québec?

M. ANTOINE GOSSELIN :

R. Oui. Et notre proposition est cohérente avec ça.

Q. **[76]** D'accord. Je vous remercie bien.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Neuman. Alors, Maître Tremblay, vous aviez annoncé une heure de contre-interrogatoire. Est-ce que vous êtes toujours...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien, en fait, je vais... si vous me le permettez, je profiterais de l'heure du lunch pour conférer avec l'équipe là pour faire un contre-interrogatoire le plus ciblé possible dans les circonstances.

LA PRÉSIDENTE :

Et bon, tout de suite après, la preuve de FCEI et AQCIE, on va entendre la preuve de UC...

Me HÉLÈNE SICARD :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

... parce que, de toute évidence, ils doivent passer aujourd'hui. Alors, c'est bon. On va prendre une heure de lunch, donc on revient à une heure (13 h 00). Merci.

SUSPENSION

REPRISE

(13 h 00)

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, Maître Tremblay et bonjour à tous. Question d'intendance, je voulais voir avec vous vos disponibilités si on avait besoin d'une journée d'audience ou un demi-journée d'audience de plus. Nous on avait pensé mercredi, cette semaine, mais on me dit que vous n'avez pas de disponibilités?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui, c'est ça. Pour moi, mercredi, c'est difficile. Par contre, je vous dirais ceci. Après avoir discuté avec l'équipe sur l'heure du midi, étant donné que les investissements pour l'année en cours, ils ont été présentés dans les dossiers tarifaires, une décision a été rendue, nous ne nous trouvons pas dans une situation où nous sommes dans l'attente immédiate d'une décision de la Régie.

Ça se distingue, par exemple, de ce que

j'ai plaidé dans un dossier sur les cryptos-monnaies, par exemple, là j'insistais pour dire nous voulons une décision le plus vite possible. Ici, je ne suis pas en train de vous dire que ça peut être reporté ad vitam aeternam, mais je suis en train simplement de vous dire que ça ne donne rien de se mettre collectivement une pression qui n'a pas lieu d'être.

Alors, pour nous, même si on se fixe... Dans le fond, je pense qu'aujourd'hui, j'ai des bonnes nouvelles à vous annoncer pour ce qui est des temps de contre-interrogatoire, bien que comme le dit si bien ma collègue, Maître Sicard, on contrôle le temps des questions, mais pas des réponses. Ça devrait être assez significativement plus court. Donc, à toutes fins pratiques, si on fait la preuve des intervenants aujourd'hui, on se rend où on peut demain dans les argumentations. Moi je vais être prêt à commencer demain matin et puis ceux qui resteront et la réplique pourraient se faire verbalement, à une date à fixer. Ça pourrait être dans une semaine, dans deux semaines, moi j'ai... On est ouverts à ça du côté de l'équipe. On ne voit pas cette urgence qui nous obligerait à compléter le dossier de façon... Avec des journées

de calendrier collées.

Ce n'est pas la meilleure solution, mais là, un moment donné, on a pris du retard dans le calendrier. Les contre-interrogatoires des représentants d'Hydro ont duré presque unanimement beaucoup plus que ce qui avait été annoncé, malgré vos mises en garde et votre suivi constant. Donc, là, ça c'est la situation dans laquelle on se trouve.

On aurait aimé mieux, évidemment, partir vendredi soir, chez-nous, tout le monde, la tête reposée ou pour autant que faire se peut, mais reportons ça dans une semaine, dans deux semaines. Pour nous, ça serait tout à fait acceptable.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, on pourrait voir ça, évaluer ça demain?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, on a regardé un peu les dates. Ici, à la Régie, c'est un peu compliqué là. On a identifié la date qui est un peu lointaine du vingt-neuf (29) avril, mais on pourra en rediscuter demain, dépendamment où on est rendu.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je note la date et on vous reviendra.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Aussi, je voulais vous demander, qu'en est-il des engagements?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui, donnez-moi un instant s'il vous plaît.

Me HÉLÈNE SICARD :

Pendant que mon confrère est occupé, Hélène Sicard, pour UC. Moi je suis la dernière sur les plaidoiries et j'arrive toujours très fatiguée et sur la fin et je viens de l'extérieur, ce qui me pose d'autres problématiques qui ne sont pas votre problème, mais qui sont...

J'aurait été prête à vous offrir pour limiter la journée des plaidoiries, puis peut-être pour mon confrère, à déposer une argumentation écrite au début de la semaine prochaine, ce qui donne une chance à ma cliente de la valider et être disponible soit par Internet ou soit autrement si vous le vouliez ou par écrit pour répondre si vous aviez des questions à m'adresser ou alors à revenir pour juste répondre à vos questions si vous en avez.

Ce qui permettrait de limiter le temps si

on revient et de raccourcir peut-être plus facilement la journée. Alors, je m'appliquerai à ce moment-là un peu plus sur l'argumentation, parce que je ne ferais pas les vingt (20) minutes prévues verbalement et si ça faisait l'affaire de mon confrère, ça pourrait vous enlever ce temps-là de la journée de demain. Je vous laisse ça.

(13 h 05)

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Parfait. Maître Tremblay, avez-vous des objections à une telle façon de faire? Ça me surprendrait beaucoup qu'on finisse demain, ça a l'air assez serré, ce qui fait que nécessairement, si on accepte que maître Sicard... ça veut dire qu'il faut... qu'il faut que vous fassiez votre réplique après le dépôt de son argumentation.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui, oui, tout à fait. C'est sûr que moi, je privilégie nettement une réplique verbale et d'expérience, il y a souvent beaucoup de questions des membres de là formation à cette occasion-là. Donc, je vais me rendre disponible à la date qu'on déterminera mais je suis assez souple là pour accepter sans... sans aucune réserve la proposition de ma consoeur.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, ça irait. Maître Sicard, Maître Neuman.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui, bonjour, Madame la Présidente. Quant à nous, en fait, nous sommes souples, nous aurions pu accommoder maître Sicard aussi pour intervertir si elle souhaitait le faire oralement. Pour ce qui est de la semaine prochaine, vous avez mentionné mercredi prochain, il y a une audience dans un autre dossier que vous nous avez demandé de garder le mercredi, si nécessaire, donc...

Et pour ce qui est du vingt-neuf (29) avril, moi, ça me conviendrait, mais gardons à l'esprit que pour plusieurs d'entre nous, et ça inclut maître Gertler, maître Sicard et peut-être d'autres procureurs, nous faisons partie d'un comité... d'un comité avec le Barreau du Québec qui se réunit pendant l'heure du midi, donc, ça pourrait si on venait le vingt-neuf (29) avril. Donc, si on venait le vingt-neuf (29) avril, on aurait besoin d'une pause midi un peu plus longue que d'habitude pour pouvoir vaquer à ce comité. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. C'est noté. Merci. Maître Gertler.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Franklin Gertler pour le ROEÉ. Évidemment, on va s'arranger selon qu'est-ce que vous décidez. Je ne sais pas qu'est-ce qui est prévu, je trouve qu'il y a une certaine peut-être inégalité dans les... dans le traitement s'il y a des gens qui doivent plaider tout de suite après Hydro-Québec puis d'autres qui se préparent pendant quelques jours pour... pour ensuite vous pondre quelque chose.

C'est sûr qu'aussi c'est bon de ne pas trop tarder le tout parce que ça devient... l'argumentation doit avoir un élément à brûle-pourpoint de chaud, je pense, et non pas trop... trop peaufinée. Mais c'est sûr qu'on aimerait et moi personnellement parce que j'ai d'autres pressions, d'autres clients, d'autres choses, alors, j'aimerais bien savoir si on travaille d'arrache-pied cette nuit pour être là demain ou si... Non, bien, c'est vrai là, t'sais, il faut regarder. Moi, à chaque fois que j'arrive devant la Régie le jour des argumentations, tout le monde fait voir de rien mais si vous grattiez un peu la surface, vous sauriez que la moitié des gens n'ont presque pas dormi. Alors, c'est un... c'est une considération. C'est bon de le savoir, pas trop

tarder où est-ce qu'on s'en va, comment est-ce qu'on s'organise. C'est la seule chose que je vous dirais.

LA PRÉSIDENTE :

Je vais...

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Et comme je le mentionne toujours, je ne suis pas très chaud à l'idée des plaidoiries par écrit, je trouve que c'est une habitude qui... qui alourdit le travail pas mal. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

C'est noté, Maître Gertler. C'est noté.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Je vais... je vais tenter de vous indiquer si vous devez travailler d'arrache-pied cette nuit pour nous fournir votre argumentation demain mais je dirais que quand on regarde le calendrier, on voit que, t'sais, si on travaille... si on se permet de finir plus tard demain, je pense qu'on pourrait se rendre facilement jusqu'au ROEÉ sans problème.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

C'est ça que... c'est pour ça que je pose des questions, à savoir...

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça. J'ai l'impression que oui, je pourrais vous assurer que vous allez... on va essayer...

Me FRANKLIN S. GERTLER :

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

... aujourd'hui de terminer avec UC pour continuer demain avec l'UMQ.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Ah! Oui.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

En fait, moi, j'attends... j'attends votre signal, je suis prêt pour les...

LA PRÉSIDENTE :

Sur l'engagement 2, vous n'avez rien de...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui, oui, excusez-moi. Alors, oui, il y a eu... Bon. Il y a eu un document public qui a été versé au SDÉ sur l'heure du lunch et par ailleurs, monsieur Neyrinck a travaillé fort auprès de la firme Bloomberg pour s'assurer qu'on était capable de déposer le rapport, alors, le résultat est positif. Donc, on va pouvoir remettre une copie à

la Régie et aux intervenants qui sont intéressés.

(13 h 10)

Là, on n'aura pas le temps d'obtenir une déclaration de Bloomberg en temps utile pour l'audience. Mais si tout le monde accepte que ça n'apparaîtrait pas au SDÉ pour l'instant, à tout le moins... ça n'apparaîtrait pas au SDÉ, sous réserve évidemment que vous receviez la demande de confidentialité. Mais je tiens pour acquis aux fins de discussion que c'était reçu par la Régie. Bien, dans ce cas-là, on pourrait tous... Je pourrais remettre le rapport à mes confrères qui en feront la demande. Évidemment, on régulariserait le tout avec une entente bien standard de confidentialité comme on utilise habituellement.

Donc, les procureurs intéressés pourraient la partager avec leurs analystes, en discuter puis s'en servir pour leurs argumentations, mais évidemment en faisant attention de ne pas divulguer publiquement le contenu de l'étude par la même occasion, mais à tout le moins en référer aux pages pertinentes. Je pense que ça connaît un dénouement heureux finalement cette histoire. Donc, si tout le monde accepte ça, bien, on pourrait peut-être faire le point demain matin là-dessus, mais ça serait

facilitant.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Ça serait parfait même. Merci, Maître Tremblay. Mais juste avant que vous procédiez à votre contre-interrogatoire, nous serions prêt à rendre la décision sur la demande de reconnaissance du statut d'expert de monsieur Brian Horii telle que vous l'avez formulée.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Une décision sur le banc.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je vous écoute.

DÉCISION :

LA PRÉSIDENTE :

CONSIDÉRANT que la demande de reconnaissance formulée tardivement par le Distributeur amène la Régie à décider s'il est justifié de le relever de ce défaut du respect des délais procéduraux;

CONSIDÉRANT que cette demande tardive de reconnaissance d'un témoin expert s'est faite à l'occasion de la divulgation de son panel de témoins, le Distributeur a alors

annoncé que monsieur Horii de la firme E3 témoignerait sur la pièce B-0005 déposée à l'ouverture du dossier, laquelle devrait dorénavant être considérée comme un rapport d'expert;

CONSIDÉRANT que cette demande tardive entraîne plusieurs effets pour les participants relatifs au respect de l'équité procédurale;

CONSIDÉRANT que la Régie dispose de la discrétion pour aménager ces règles procédurales;

CONSIDÉRANT que cet aménagement à la procédure doit être envisagé avec circonspection lorsqu'il peut produire des effets sur les droits protégés par les règles d'équité procédurale ayant pour conséquence d'augmenter la force probante d'un élément de preuve tardivement dans le déroulement du dossier; et

CONSIDÉRANT que la Régie n'a pas été convaincue par les motifs et précisions apportés par le Distributeur et par monsieur Horii au soutien à la fois du retard de la présentation de la demande et

à la fois du respect des exigences minimales concernant la reconnaissance du statut de l'expert et de la qualification du rapport; et finalement

CONSIDÉRANT que la Régie juge utile à ses délibérations le témoignage spécifique portant sur le concept d'effet induit présenté par le Distributeur au soutien de son dossier,

La Régie rejette la demande de reconnaissance de statut de témoin expert de monsieur Brian Horii;

La Régie maintient le témoignage de monsieur Horii à titre de témoin ordinaire comme représentant de la firme E3 sur le concept de l'effet induit et sur la modélisation effectuée par la firme pour le compte du Distributeur; et

La Régie conserve également au dossier la pièce B-0005 au soutien de la preuve du Distributeur sans lui accorder la qualité de rapport d'expert.

Ça conclut la décision.

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

C'est très bien. Alors je suis prêt à commencer le

contre-interrogatoire. Donc, ça devrait, je le réitère être significativement plus court que ce que nous avions annoncé.

(13 h 15)

Q. **[77]** Alors bonjour Monsieur Gosselin et Monsieur Blain. Ma première question c'est pour monsieur Blain relativement à votre calcul effectué relativement au revenu unitaire des recharges à domicile. Alors, vous nous avez, dans votre témoignage, exhibé un tableau préparé par le Distributeur dans un autre dossier, le tableau où on voyait la répartition des strates de consommation par facture.

Alors, j'aimerais attirer votre attention sur la pièce corrigée que le Distributeur a déposée dans ce même dossier. Alors, je demanderais à madame la greffière de bien vouloir l'afficher à l'écran. Ça serait page 14. Pouvez-vous nous l'agrandir un peu, s'il vous plaît.

Me ANDRÉ TURMEL :

Excusez-moi, est-ce que vous avez le numéro de la pièce dans ce tableau-là, dans le suivi, juste pour qu'on puisse aller la chercher.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui, oui, si vous descendez, je pense au bas de la

page, on va l'avoir.

Me ANDRÉ TURMEL :

O.K. C'est juste pour voir.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oops, on ne le voit pas.

Me ANDRÉ TURMEL :

Version corrigée.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

C'est ça. Donc, même numéro mais elle a sûrement un numéro B différent au... Ah, c'est en suivi. Voilà.

Q. **[78]** Alors Monsieur Blain, j'aimerais ça que vous nous lisiez le titre de l'avant-dernière colonne, donc première ligne, avant-dernière colonne de ce tableau-là qui est le même que celui que vous avez présenté tantôt et avec certains ajustements.

M. JEAN-FRANÇOIS BLAIN :

R. Oui. Effectivement, il s'agit d'abord, en en-tête principale, de la représentation par strates de consommation pour la clientèle résidentielle tarif D. À la différence du tableau auquel je référais dans ma preuve, il s'agit uniquement du sous-segment de la clientèle résidentielle qui a un chauffage tout à l'électricité. Alors, on parle pas du même groupe de clients tout à fait par rapport au tableau E-15-F auquel je référais plus tôt. Moi

je référais à l'ensemble de la clientèle.

Q. **[79]** On va prendre ce même tableau, je m'excuse, c'est une pièce avec beaucoup de tableaux ça fait que Madame la Greffière, si vous pouvez remonter pour aller chercher... C'est remonter ou descendre? E-15-F ça serait plus bas. Voilà.

R. Voilà.

Q. **[80]** Est-ce que c'est le même maintenant, Monsieur Blain?

R. Oui. Maintenant, on a effectivement le tableau pour la clientèle résidentielle totale, donc tout client résidentiel confondu pour la période d'été, c'est-à-dire les mois d'avril à novembre. Et si on va dans la section centrale, on parle du nombre de jours de facture. Là, je suis pas sûr qu'on a le même sous-titre, par exemple, que le tableau de la pièce originale.

Q. **[81]** Non, c'est ça. Exact, je voulais que vous puissiez le lire parce que ce n'est pas le même dans la version corrigée.

R. Non, c'est pas le même mais on parle pas du même critère de séparation, de ventilation. On parle du nombre de jours de facture dont le dernier kilowattheure est compris dans la strate.

Q. **[82]** Voilà.

R. Alors, oui, c'est différent.

Q. **[83]** C'est ça. Est-ce que ça change quelque chose à votre analyse, le fait qu'on ne parle plus maintenant de nombre de factures mais de nombre de jours.

R. Je peux pas le savoir, Maître Tremblay, parce qu'il faudrait que je présume que la répartition des factures sur la base du nombre de jours est uniforme alors que je sais pas si les factures, je sais pas si les factures sont réparties de façon absolument uniforme entre le nombre de jours considérés sur la base de cette ventilation-là.

Me ANDRÉ TURMEL :

Excusez-moi, je veux pas vous interrompre, Confrère, mais donc, le tableau que vous avez affiché qui est un suivi, une correction au tableau E-15-F, vous parlez de nombre de jours de facturation. Évidemment, dans le tableau qui a été présenté ce matin, le tableau E-15-F, ça se lit nombre de factures. Donc, juste pour qu'on se suive bien, il y a la dénomination, bien que ce soit le même tableau, il semble avoir été corrigé, si je comprends bien. D'accord. Pour s'assurer qu'on comprenne.

(13 h 20)

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Q. **[84]** Tout à fait. Tout à fait. C'est une correction de ce titre-là précisément. Donc, finalement, Monsieur Blain, je comprends que ça changerait potentiellement votre analyse, mais étant donné que vous ne savez pas comment se répartisse la consommation par... se répartit, pardon, la consommation par jour, vous ne pouvez pas aller très loin à ce moment-là.

M. JEAN-FRANÇOIS BLAIN :

R. Ça ne changerait pas nécessairement mes conclusions. Pour les fins de votre contre-interrogatoire, si vous voulez, on peut même faire la prémisse que les factures seraient reproduites uniformément puis je peux répondre à vos questions. Mais, c'est pas certain qu'il y a une correspondance absolue entre le sous-titre précédent et celui-ci. Parce que, évidemment, nombre de jours de factures, ça veut dire, ça veut dire nombre de jours. Et ce qui est présenté là, c'est des pourcentages de journées sur un total de jours. Voilà! En tout cas...

Q. **[85]** Très bien. Ça va pour ce document-là, Madame la Greffière. Monsieur Gosselin, maintenant j'ai bien écouté votre témoignage. Je voudrais bien,

juste dans un premier temps, j'ai bien compris que les sujets de désaccord avec la preuve d'Hydro-Québec étaient nombreux. Je voudrais, en premier lieu, faire un peu de ménage dans ça, si vous le voulez bien, puis voir quels sont les points où il y a accord avec la position d'Hydro-Québec pour bien cerner ce que vous mentionnez dans votre témoignage.

Alors, est-ce que vous reconnaissez que l'angoisse de la panne ou en anglais le « range anxiety » existe et qu'une des façons de solutionner l'enjeu, de réduire cette barrière, c'est de mettre en place un réseau de bornes de recharge rapides significatif?

M. ANTOINE GOSSELIN :

R. Je ne peux pas confirmer que le « range anxiety » existe ou pas. Je ne veux pas non plus dire l'inverse. Moi, ce que j'ai regardé, c'étaient les effets induits dans les études que j'ai consultées. Donc, évidemment, dans ces études-là, généralement, les gens lient l'effet induit à l'anxiété de la panne, l'angoisse de la panne. Mais, moi, je n'ai rien vu que me permet d'affirmer, un sondage ou quoi que ce soit, qui me permet d'affirmer ici que l'angoisse de la panne existe.

Q. **[86]** Très bien. Est-ce que vous êtes d'accord avec l'orientation générale du programme d'Hydro-Québec qui est de couvrir l'ensemble du territoire rapidement avec des bornes de recharge rapide?

R. Bien, oui, sous réserve peut-être comment on définit l'ensemble du territoire là. Madame Lampron parlait d'une borne aux cinquante (50) kilomètres dans tous les... sur toutes les routes principales. Je ne suis pas sûr et je pense que c'est important de saisir que toutes les bornes n'ont pas nécessairement la même importance.

Je regardais parce que, bon, j'ai consulté quand même les cartes des bornes sur une base régulière. Je regardais, par exemple, entre Québec et Bécancour, par exemple. Vous avez des bornes régulièrement sur la 20 qui vous permettent de vous rendre de Québec à Bécancour. Le critère de cinquante (50) kilomètres sur ce tronçon-là, je pense, est bien respecté.

Vous avez la 132 qui suit le fleuve, puis sur la 132, bien vous n'avez pas nécessairement une borne rapide aux cinquante (50) kilomètres présentement. Est-ce que c'est critique de mettre des bornes rapides le long de la 132 pour que quelqu'un, par exemple, qui veut partir de Québec

puis aller à Bécancour ou l'inverse puisse le faire par la 132, alors que c'est possible de le faire par la 20 par exemple? Je ne pense pas que c'est critique. Est-ce que ça va avoir un impact fondamental sur l'adoption des véhicules électriques? Je ne pense pas.

Maintenant, est-ce que ça peut affecter certaines personnes? Est-ce que certains individus, une journée donnée, ont dit « bien, moi, j'aurais bien aimé faire la route panoramique, arrêter au petit casse-croûte où j'ai l'habitude d'arrêter puis... » Oui. Oui, ça va avoir potentiellement un impact sur quelques personnes, ça peut avoir un impact.

Est-ce que ça va changer la décision de cette personne-là de s'acheter un véhicule électrique ou non? Moi, je ne pense pas, j'ai beaucoup de difficulté à voir ça.

(13 h 25)

Q. **[87]** Puis quand vous dites « je ne pense pas », est-ce que c'est votre opinion intuitive et de gros bon sens ou est-ce que vous vous appuyez sur une ou plusieurs études sur l'adoption des véhicules électriques par les automobilistes?

R. Bien à ma connaissance, il n'y a aucune étude qui

va dans ce niveau de détails-là. Je ne pense pas. De traiter comment... ce qui se passe sur des routes parallèles par exemple si on met... Donc, je ne pense pas que ça soit... ça existe dans la littérature. C'est mon raisonnement personnel, mais qui est basé quand même sur, comme je disais tout à l'heure, le propriétaire de véhicule électrique moyen va à la borne de recharge rapide dix fois dans l'année. Donc, est-ce que sur un trajet, une fois ou deux dans l'année, ils doivent passer par la 20 plutôt que par la 132, est-ce que c'est susceptible de modifier sa décision d'acquérir un véhicule électrique ou pas? Ça ne m'apparaît pas raisonnable de penser que ça affecterait sa décision.

Q. **[88]** Êtes-vous d'accord avec l'affirmation d'Hydro-Québec qui est à la base de son projet qu'il faut que les bornes soient installées avant que les véhicules électriques soient achetés par les consommateurs? Madame Lampron a utilisé les mots, « just in time ». On a dit un peu juste avant là.

R. Oui.

Q. **[89]** Donc, dans cette perspective-là êtes-vous d'accord avec cette orientation-là?

R. Certaines bornes, je pense, qu'il peut y avoir une

phase où effectivement, comme je le disais tout à l'heure, bien les cents (100) premières bornes sont peut-être plus importantes que les cents suivantes ou les cents autres après. Donc, il y a un certain nombre de bornes au départ qui, je pense, est plus important, qui permettent de couvrir, notamment les besoins de déplacement, bien, en priorité dans les axes où il y a le plus de population ou il y a le plus de circulation, puis ultimement, tranquillement pas vite, aller pour couvrir les axes où il y a moins de circulation.

Donc, je pense que celles-là sont importantes effectivement... peuvent être importantes pour convaincre des gens, peut-être pas tous, mais certaines personnes d'acheter un véhicule électrique. Après ça, est-ce qu'on a besoin d'être en avance sur la demande tant que ça?

Je ne pense pas, en ce sens qu'une personne qui va acheter un véhicule électrique, elle va se demander est-ce que moi je vais pouvoir aller où je veux aller? Elle va regarder la carte, elle va regarder ChargeHub, elle va regarder où sont les bornes, elle va regarder les bornes de niveau 2, les bornes de niveau 3 et là bon bien est-ce que, c'est ça, est-ce que les bornes sont

là? Est-ce que je suis capable de couvrir mon territoire?

Je ne crois pas, honnêtement, que la personne va se demander quel est l'achalandage à cette borne-là, quel va être mon temps d'attente à cette borne-là. Surtout dans le contexte où les gens, vos témoins, nous disent : « Bien, quand on observe un temps d'attente, on rajoute une borne. »

Alors, si on fonctionne comme ça, je ne m'attends pas à ce qu'on observe des temps d'attente démesurés dans la mesure où on réagit quand on voit qu'il y a un temps d'attente qui s'installe. Temps d'attente démesuré au point là que ça ferait les grands titres, puis que tout le monde commencerait à dire : « Oui, est-ce que vraiment je veux m'acheter un véhicule électrique? » Alors, si on n'observe pas comme je vous dis des... Si ce qui peut survenir comme attente c'est qu'à l'occasion, relativement rarement, on arrive aux bornes, puis effectivement, bien là on attend cinq, dix minutes, je ne pense pas que personne va modifier sa décision d'acheter ou pas un véhicule électrique pour ça.

Bien, dans ce sens-là, c'est pour ça que j'en viens un peu plus directement à répondre à

votre question là, une fois qu'on a une espèce de phase initiale qui est faite où les gens sont réconfortés, qu'il peuvent aller où ils veulent aller, après ça, je pense qu'on peut passer dans un mode où on regarde ce qui se produit puis on réagit en ajustant le niveau de borne en fonction de ce qu'on observe sur le terrain.

(13 h 30)

On peut... Puis si vous regardez le niveau des ventes annuelles, quand même c'est en croissance, puis il peut y en avoir quand même plusieurs dans une année. Je ne dis pas de ne pas regarder en avant du tout. T'sais, on peut anticiper, bon, bien, combien qu'il peut se vendre de véhicules mettons l'année prochaine puis dire, bon, bien, je l'intègre à ma planification, puis je vais tout de suite peut-être... je sais que, là, à cette station-là, bien, je vais... je dois m'attendre à ce qu'une borne qui n'est pas nécessairement saturée là, bien, je sais qu'elle va l'être dans six mois ou qu'elle va l'être dans douze (12).

Puis je peux prendre les devants sur ça, mais pas trop loin. Parce qu'on ne sait pas comme... bon, comme l'autonomie, comment ça va

évoluer, les gens vont-tu prendre des voitures avec plus d'autonomie, moins d'autonomie. Les gens qui prennent des voitures avec moins d'autonomie, est-ce qu'ils vont faire des parcours pour aller à des trajets sur des plus longues distances, est-ce qu'ils vont être prêts à faire ça. Donc, il y a beaucoup de... Regardez un petit peu en avant, oui, mais proche en avant.

Q. **[90]** Dans votre réponse, vous nous avez décrit selon vous le comportement d'un... les réflexions d'un acheteur potentiel de véhicule électrique. Pour évaluer cela, quelles connaissances particulières, recherches ou études avez-vous faites ou consultées pour nous fournir cette évaluation-là?

R. Expérience personnelle, mais c'est tout.

Q. **[91]** Conduisez-vous une voiture électrique vous-même?

R. Oui.

Q. **[92]** Oui. Et avez-vous pris connaissance de la présentation du Distributeur où il était fait mention d'un sondage Abacus qui mentionnait que l'infrastructure de recharge, c'était le premier critère? Est-ce que vous tenez compte de ça lorsque vous me répondez?

R. Oui. Puis je suis content que vous posiez la question parce que je voulais commenter ce sondage-là. Pas tant du point de vue de ses résultats, mais que de sa construction, si vous voulez, ou en tout cas l'interprétation des résultats. Mais quand vous regardez ce sondage-là, question qui est posée, c'est, est-ce que... Là, je paraphrase peut-être un peu. Mais essentiellement on demande, est-ce que c'est important pour vous que le nombre de bornes soit satisfaisant. Bien, évidemment, c'est important que le nombre de bornes soit satisfaisant. Mais ça ne nous dit absolument rien sur c'est quoi satisfaisant, puis combien ça prend de bornes pour que les gens soient satisfaits. Puis au niveau de la vitesse de recharge, c'était la même chose. J'ai beaucoup, beaucoup de difficulté à voir une quelconque valeur probante à ce sondage-là.

Q. **[93]** Dans la preuve d'Hydro-Québec, je pense que ça ressort assez clairement, il y a un ratio initial constaté de une borne pour cent douze (112) véhicules électriques. Et c'est un ratio qui va évoluer dans le temps pour se rendre éventuellement en deux mille trente (2030) de l'ordre de un pour deux cent cinquante (250). J'allais dire un pour

deux cent trente-deux (232). Mais, ça, c'est en deux mille vingt-sept (2027). Alors un pour deux cent cinquante (250) en deux mille trente (2030). Est-ce que vous êtes d'accord avec cette stratégie du Distributeur de déployer le réseau en conservant un plus petit ratio - quand j'entends plus petit, j'entends le nombre de véhicules par borne est plus petit- au début du déploiement et par la suite, bien, c'est une valeur qui se place tranquillement à la hauteur d'environ deux cent trente-deux (232), deux cent cinquante (250)?

R. Bien, c'est un peu tout l'objet de notre présentation, de notre preuve. Nous, dans le fond, la motivation derrière le fait de maintenir ce ratio-là faible chez le Distributeur, c'est l'effet induit. Et notre preuve, notre analyse nous mène à conclure que cet effet induit-là, on le surestime beaucoup. Ma réponse serait plutôt non. Bien, évidemment, je suis bien conscient qu'on ne peut pas tomber nécessairement demain matin à deux cent cinquante (250) pour un. Puis ce n'est pas la seule non plus, le ratio, ce n'est pas la seule considération.

(13 h 35)

Il reste quand même des endroits à couvrir

effectivement dans la couverture, t'sais, les axes principaux comme... comme monsieur Breton nous disait, bon, il peut aller partout mais, bon, partout, c'est pas vraiment partout. En tout cas, pas avec les véhicules qui ont le moins d'autonomie, pas sur des bornes rapides, sur d'autres types de bornes peut-être. Mais... mais des trous, quand on regarde la carte sur ChargeHub puis qu'on essaie de voir un peu à quoi ça peut ressembler cinquante kilomètres (50 km) puis qu'on regarde les différents... les différentes routes du Québec, on se rend compte qu'il n'en manque pas tant que ça de stations pour arriver à une couverture qui est... qui respecte, je dirais, ce critère-là, en tout cas, au moins dans les zones et je ne vous dis pas si on va dans le... je ne vous dis pas si on va dans les... dans toutes les zones très reculées mais dans les zones, disons, plus le sud du Québec est...

Q. **[94]** Je voudrais... Ah!, bien, la page est déjà là. Donc, une question pour monsieur Blain. Concernant... Là, vous nous avez présenté des chiffres relativement au coût de recharge annuelle d'un véhicule qui se rechargerait uniquement au BRCC et vous avez tiré des conclusions de ça, vous

avez expliqué, je voudrais juste les mettre en comparaison. En deux mille trente (2030), Monsieur Blain, quelle est la part annuelle des ventes de véhicules électriques, donc, VEÉ et VHR, qui est visée par le gouvernement? La cible, ça correspond à quoi en termes de ventes annuelles selon vous?

M. JEAN-FRANÇOIS BLAIN :

R. A l'horizon deux mille trente (2030)?

Q. **[95]** Oui, en pourcentage des ventes.

R. En pourcentage des ventes de véhicules ou en pourcentage du parc d'automobiles?

Q. **[96]** Bien, en fait, il y a les deux volets mais moi, je commençais par en pourcentage des ventes de véhicules en deux mille trente (2030).

R. D'abord, en pourcentage du parc parce qu'on va en déduire un pourcentage de ventes, faire une hypothèse de ventes pour l'année deux mille trente (2030), il faut partir d'un parc automobiles puis d'un taux de remplacement pour une durée de vie déterminée des véhicules. Ça fait qu'à l'horizon deux mille trente (2030), un million (1 M) de véhicules électriques, VEÉ et VHR inclus, ça serait, si on suppose un parc de véhicules de promenade de cinq millions (5 M), à peu près vingt pour cent (20 %) du parc de véhicules québécois.

Maintenant, si on suggère une durée de vie de dix (10) ans, pour prendre l'exemple, une durée de vie de dix (10) ans, il y aurait un dixième du parc qui se renouvellerait, donc, à peu près, puis c'est optimiste comme taux, possiblement cinq cent mille (500 000) véhicules puis probablement plus de l'ordre de quatre cent... J'ai dit quoi? Un parc de cinq millions (5 M), oui. Cinq cent mille (500 000), probablement plus si on prend une hypothèse de vie de douze (12) ans, autour de quatre cent mille (400 000), et ce que vous prévoyez comme ventes à l'horizon deux mille vingt-six vingt-sept (2026-27), je crois que c'est... bien, c'est presque tous les véhicules selon vos prévisions là.

Si je prends une durée de vie de douze (12) ans là, vous prévoyez... vous prévoyez une participation au parc de véhicules de cinq cent mille (500 000), en fait, vos hypothèses sont même confuses comme je le mentionnais tantôt, vous prévoyez une présence de cinq cent mille (500 000) véhicules électriques dont trois cent quatre-vingt-dix mille (390 000) véhicules entièrement électrique à l'horizon deux mille vingt-six vingt-sept (2026-27), le reste étant

environ cent ou cent dix mille (100-110 000) VHR, et pour ce qui est des ventes, vous dites que les ventes de véhicules entièrement électrique ou de VHR compatibles aux bornes à l'horizon deux mille vingt-six vingt-sept (2026-27) représenteraient soixante-dix pour cent (70 %) des... des ventes en réalité puis vous ne précisez pas de quelles ventes. Ça fait que je ne peux pas être plus précis que votre propre imprécision, Maître Tremblay, malheureusement. C'est ce que vous avez...

Q. **[97]** Je sais que vous êtes très critiques de nos hypothèses...

R. C'est ce que vous avez mis en preuve puis...

Q. **[98]** ... Monsieur Blain, mais donnez-moi un instant, s'il vous plaît.

R. Oui. Oui.

Q. **[99]** On va laisser ça comme ça.

R. Maître Tremblay...

Q. **[100]** Comme le disait maître Sicard, on contrôle la question mais pas la réponse.

R. Maître Tremblay...

Q. **[101]** Alors, moi, j'en ai terminé.

R. ... par rapport à votre première réponse, j'avais un complément de... bien, votre première question, j'avais un complément de réponse.

Q. **[102]** Ma question sur?

(13 h 40)

R. La première question concernant la stratification des factures là.

Q. **[103]** Ah! Bien, je vous en prie.

R. Oui. Alors, d'abord, c'est parce que je voulais préciser que je n'avais pas vu la pièce amendée, c'est important, qui avait été déposée à la mi-juin deux mille quinze (2015). Si je ne l'ai pas vue, c'est simple, c'est qu'il y avait tellement de pièces en suivi de ces décisions-là que les pièces que j'avais précédemment étaient dans la partie inférieure de l'écran, puis il aurait fallu que défile mon curseur loin vers le haut pour voir qu'il y avait une version amendée de la pièce qui avait été déposée un mois plus tard, la pièce originale datant du quinze (15) mai.

Ceci étant dit, le Distributeur, il a à peu près trois virgule huit (3,8 M) de clients résidentiels facturés aux deux mois. C'était le cas à peu près les chiffres en deux mille quinze (2015). Ça, ça donne vingt-deux virgule huit millions (22,8) de factures à émettre par année, juste pour les clients au tarif D. Et puis si je divise ça par trois cent soixante-cinq (365), en

supposant qu'il y ait une répartition uniforme des factures sur une base annuelle, ça fait à peu près soixante-deux mille quatre cent soixante-six (62 466) factures par jour exactement.

Donc, ce à quoi je veux en venir, c'est que supposons que la nouvelle nomenclature de la section centrale que je considérais, prenons l'hypothèse que les factures sont... au nombre de factures qu'il y a à émettre, elles sont réparties à peu près uniformément sur une base annuelle là. Je ne pense pas que le Distributeur s'amuse à en avoir trois cent mille (300 000) à facturer au bout de cinq jours plutôt que soixante-cinq mille (65 000) par jour. Et donc ça n'a aucune incidence sur les conclusions que j'ai faites.

Puis en supposant que la répartition des factures par jour, sur une base annuelle, ne soit pas tout à fait uniforme, bien je vous suggère de me donner les écarts puis les variations puis je pourrais reconsidérer mon calcul. Mais, jusque-là, je pense qu'au nombre de factures qu'il y a, il faudrait qu'il y ait des distorsions très importantes dans la répartition des factures sur une base annuelle au nombre de factures qu'il y a à émettre pour que ça ait une incidence sur le

résultat statistique d'interprétation du tableau en question.

Q. **[104]** C'est le témoin qui avait un complément à donner. Moi, j'en avais terminé.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci, Maître Tremblay. Maître Gariépy?

Me ANNIE GARIÉPY :

Je n'aurai pas de question. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci aux témoins, c'était clair. La Régie n'aura pas d'autres questions.

Me ANDRÉ TURMEL :

Moi non plus. Merci beaucoup, Madame la Présidente. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on va être prêt. Ah! Oui. Je vous remercie, je remercie les témoins et je vous libère de votre serment. Merci beaucoup. Maître Sicard, bonjour.

PREUVE DE UC

Me HÉLÈNE SICARD :

Rebonjour. Mais, je vais juste donner le temps aux témoins libérés de partir et à madame de Tilly, d'arriver. Alors, voilà. Alors, Hélène Sicard pour Union des consommateurs. Alors, nous avons dans

la... comme témoin, madame Viviane de Tilly qui est analyste interne pour UC. Si madame la greffière peut bien l'assermenter.

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce onzième (11e) jour du mois d'avril, A COMPARU :

VIVIANE DE TILLY, analyste à Union des consommateurs, ayant une place d'affaires au 7000, avenue du Parc, Montréal (Québec);

LAQUELLE, après avoir fait une affirmation solennelle, dépose et dit :

INTERROGÉE PAR Me HÉLÈNE SICARD :

Q. **[105]** Madame de Tilly, avez-vous préparé ou fait préparer par vous-même la pièce C-UC-0007 qui est le mémoire présenté par Union des consommateurs à la Régie dans le présent dossier?

Mme VIVIANE DE TILLY :

R. Oui.

Q. **[106]** Est-ce que l'Union des consommateurs adopte ce document comme sa preuve?

R. Oui.

Q. **[107]** Avez-vous des modifications à y apporter?

(13 h 45)

R. Oui, quelques-unes. À la page 8 du mémoire, c'est une petite correction. À la page 8, la première ligne en haut c'est indiqué. Or, selon les résultats disponibles, la part de marché des véhicules au Québec, des véhicules électriques, donc c'est la part de marché des ventes de véhicules électriques au Québec, c'est pas la part de marché des véhicules; tout comme dans la figure 2, c'est la prévision de la part de marché des véhicules électriques dans les ventes de véhicules. Enfin, c'était peut-être compris comme ça mais je veux le préciser.

Puis à la page, en fait, aux pages 32, 34 et 35, je parle d'un investissement de cent vingt-huit millions (128 M) du projet mais c'est cent dix-huit millions (118 M). À trois reprises il y a une erreur. Je sais pas si vous voulez que je le précise. Non?

LA PRÉSIDENTE :

C'est noté, merci.

Me HÉLÈNE SICARD :

Q. **[108]** Y a-t-il autre chose?

R. Non.

Q. **[109]** Alors, je vous inviterais à procéder à votre

présentation.

R. Alors bonjour Madame, bonjour Messieurs. Je vais faire une courte présentation de certains enjeux abordés par Union des consommateurs dans sa preuve mais je vais vous rappeler d'abord qu'Union des consommateurs est un organisme à but non lucratif qui regroupe treize (13) associations de consommateurs. Sa mission est de présenter et défendre les consommateurs en prenant compte de façon particulière les intérêts des ménages à revenu modeste.

Union des consommateurs a été lauréate deux mille dix-huit (2018) du prix de l'Office de la protection du consommateur et les principales positions d'UC présentées à la Régie de l'énergie sont discutées au sein du comité énergie auquel participent des représentants des ACEF.

Alors, en ce qui concerne le présent dossier, je dirai d'emblée que les choix du gouvernement en matière d'électrification de transport individuel, même si cela nous semble un non-sens malheureux, ne doivent pas être discutés ici. Alors, on prend pour acquis que le gouvernement a pris des décisions.

En revanche, la preuve présentée par le

Distributeur ne nous a pas convaincus que les investissements proposés dans le projet de bornes de recharge rapide n'auront pas d'impact sur les tarifs d'électricité. Plusieurs éléments de l'analyse de rentabilité présentée par le Distributeur en preuve soulèvent plus de questions qu'ils n'apportent de réponse.

Et là, je sors de mon texte écrit. Je vais improviser. Je veux surtout parler de l'effet induit et de la consommation, en fait, du kilométrage des véhicules et du kilométrage annuel.

En ce qui concerne l'effet induit, en réponse à l'engagement numéro 5, en fait, la réponse du Distributeur à son engagement numéro 5 est très intéressante et je sais pas si on peut voir à l'écran la réponse fournie.

En fait, on avait demandé à monsieur Horii quelles étaient les études qui avaient été consultées pour parler d'effet induit et, bon, j'ai pris une partie de la soirée hier à consulter ces documents.

Mais le plus important c'est le dernier parce que le dernier, le dixième, c'est de Kaufman & Bernstein, c'est une méta-analyse des publications avec « peer reviewed ». C'est une

méta-analyse alors je crois qu'en cliquant sur le... Évidemment, c'est des données. Je veux le faire, c'est pour qu'on puisse le lire ensemble parce que si je le lis, vous comprendrez pas mon anglais. À partir de la moitié, c'est écrit :

The literature shows that...

Est-ce que vous voyez en haut :

The literature shows...

À peu près au milieu du texte, parce qu'on a juste un abstract, il fallait acheter l'article, je l'ai pas acheté.

... shows that public charging infrastructure is an important factor...

Le voyez-vous?

... associated with EV uptake.

Bien que la direction de causalité est pas claire. Est-ce que vous pouvez le descendre, le draguer vers le bas. O.K. Ensuite, on dit :

Public charging infrastructure can ease range anxiety...

Particulièrement pour les véhicules tout électriques.

But there is little guidance as to the way in which governments should best

go about ensuring the provision infrastructure.

Puis maintenant, on parle d'un marché qui est nouveau et ça signifie que les études reposent sur des sondages avec des situations hypothétiques. (13 h 50)

Puis, là, bien, on voit le reste « there is a strong evidence », les vrais acheteurs vont être moins que ce que les études de préférence indiquent. Ça, c'est important pour aussi le sondage Abacus, là. On peut toujours demander aux gens c'est quoi, qu'est-ce qu'ils veulent pour plus tard. Mais ça ne veut pas dire nécessairement que ce sont des acheteurs de véhicules électriques. Voilà!

Mais ce qui est surtout aussi important de dire, c'est que cette méta-analyse-là nous dit qu'on ne connaît pas nécessairement la relation de causalité entre l'infrastructure de bornes de recharge et les ventes de véhicules électriques. Et c'est monsieur Horii qui l'a mis en référence. Alors, toute la question de l'effet induit doit être prise avec un grain de sel. Ce n'est pas très documenté. On n'a pas de preuve. Il n'y a rien de probant sur ces effets-là. Or, c'est fondamental

dans l'analyse de rentabilité du Distributeur.

Je dirais tout de suite que si le Distributeur devait faire un suivi de son projet, il peut bien nous dire combien de bornes ont été installées, combien de véhicules additionnels ont été vendus, mais on n'aura jamais documenté, on ne pourra jamais documenter l'effet induit, si bien que ça restera toujours un concept théorique, une supposition, et ça ne nous apportera pas d'informations.

Alors, c'est en ce qui concerne la question de l'effet induit. Quoique j'apporterais un petit commentaire sur le balisage que monsieur Horii a fait, en fait que E3, parce que je ne sais pas si c'est monsieur Horii ou E3 qui a répondu. C'est une réponse à la question de la Régie à HQD-2, Document 1. Je ne sais pas si on peut y aller. HQD-2, Document 1 page 29. C'est ça. C'est le petit graphique comme ça.

La Régie demandait à E3 finalement de valider un peu le nombre de véhicules... enfin l'effet induit, le nombre de véhicules additionnels qui seraient vendus grâce au système... grâce au projet du Distributeur. Et on nous réfère à cette belle courbe en forme de cloche. Puis on calcule

l'aire sous la courbe. Et on dit, bon, voilà, il y a eu cent quatre-vingt-quinze (195) véhicules additionnels qui seraient vendus.

Nous, on a demandé à monsieur Horii s'il savait c'était quoi cette courbe-là, d'où ça venait, elle a été faite comment. Puis il n'y a aucune réponse. Alors, on prend un graphique comme ça, une cloche, on calcule sous la courbe, mais on sait absolument pas d'où ça vient. Là, je ne sais pas si vous vous souvenez quand monsieur Colin Powell est allé à l'ONU dire qu'il fallait attaquer l'Irak puis il avait une petite présentation. Bien, j'ai un peu l'impression que c'est ça. On ne sait absolument pas d'où ça vient. On calcule l'aire sous la courbe. C'est un projet pilote dans une ville, Portland.

C'est un peu comme si Navigant faisait une étude d'effets induits à Lévis puis qu'ensuite, c'était utilisé pour faire de la prévision en Californie sur les effets induits. C'est à peu près ça. Alors, Portland qui n'est pas une ville tout à fait représentative du reste de l'Amérique du Nord. Je pense que le salaire moyen est près de cent mille dollars (100 000 $) par ménage. Bref, je trouve que, comme balisage, puis il y en avait

deux, c'en est un des deux, c'est à prendre avec un grain de sel.

Maintenant, je veux discuter du nombre de kilomètres parcourus par véhicule au Québec. Voilà! Je cherche mes petits papiers. Il y a beaucoup de choses qui ont été dites puis qui ont été... J'aimerais tout d'abord qu'on aille à HQD-2, Document 3 page 9. Parce que le dix-huit mille kilomètres (18 000 km) par année parcourus par une voiture, encore là c'est un élément important de l'analyse de rentabilité le nombre de kilomètres parcourus. Alors, c'est à la page 9.

(13 h 55)

Est-ce qu'on est à... Non, document 3, oui, à la page 9. Oui, on le voit là.

Bon, qu'est-ce qu'on nous dit? Parce qu'on parle... on parle de... Bon, alors, le Distributeur dit qu'il n'y a pas beaucoup de... il n'y a pas de données, elles sont rares et datent généra... elles sont rares et datent de plusieurs années. La distance annuelle parcourue de dix-huit mille kilomètres (18 000 km) est souvent utilisée, par exemple, par le CAA. Le CAA utilise, c'est vrai, j'ai... j'ai trouvé dans une publication du CAA le... on sait la distance annuelle parcourue

dans des cas types au Canada. Moi, j'aurais aimé que le Distributeur téléphone à CAA puis lui demande : « Bien, c'est quoi au juste votre dix-huit mille kilomètres (18 000 km) par année? » On en a aucune idée.

Mais par la suite, on parle des distances... des... du kilométrage utilisé dans l'étude de la loi visant l'augmentation et tout ça puis dans la note de bas de page en bas, on voit que c'est tiré d'un document du gouvernement. Moi, je suis allée le lire, ces données-là c'est un sondage fait auprès des participants au programme Roulez Vert de deux mille douze (2012) et deux mille treize (2013) et donc, il y avait à l'époque, je crois... En deux mille douze (2012), il y a eu cinq cents quatre-vingt-onze (591) participants au programme, en deux mille... de véhicules hybrides, et deux cent dix-sept (217) participants de véhicules... qui ont acheté un véhicule entièrement électrique. Alors, c'est un sondage auprès de ces gens-là qui a permis d'établir les distances qui apparaissent là. Encore une fois, ça nous apparaît peu probant.

Dans la réponse à l'engagement numéro 4, alors, on peut... on peut aller voir la réponse à

l'engagement numéro 4 du... du Distributeur, alors, c'est une... c'est un scénario d'Énergy Information Administration. Bon, où on indique : voici les distances qu'aux États-Unis, on parcourrait. Encore là, je suis allée voir le document, c'est des projections, hein, c'est des projections faites par le gouvernement américain, c'est pas des données réelles.

Alors, évidemment, si on avait eu le temps depuis ce matin d'étudier en détail c'est quoi les intrants pour faire des projections, ça reste des projections. Et on dit que, bien, finalement, un véhicule électrique parcourrait des distances vingt pour cent (20 %) supérieures à celles parcourues par un véhicule à essence aux États-Unis.

Bien, pendant que... ce matin, je suis allée voir les données pour la Norvège et... oui, parce que la prétention c'est qu'un véhicule électrique va parcourir plus de kilomètres que un véhicule... un véhicule à essence, j'ai pris les données de la Norvège, je pourrai vous donner la référence du site des statistiques norvégiennes parce qu'on nous dit toujours que c'est un modèle en termes d'électrification des transports. Un véhicule tout électrique en deux mille dix-huit

(2018) a parcouru douze mille cent soixante et onze kilomètres (12 171 km) pour l'année. Maintenant, je pourrais vous dire qu'un véhicule hybride a parcouru, hybride avec essence, a parcouru quatorze mille kilomètres (14 000 km), un véhicule hybride complètement non rechargeable a parcouru treize mille cinq cent soixante et douze kilomètres (13 572 km), un diesel hybride rechargeable, quinze mille quatre cent trente-sept (15 437) et un diesel hybride non rechargeable, dix-huit mille six cent soixante-cinq (18 665). Alors, le véhicule tout électrique a parcouru moins de kilomètres que tous les autres... tous les autres types de véhicules. Alors, la prétention qu'un véhicule tout électrique va parcourir plus de kilomètres c'est discutable aussi.

(14 h)

Alors, c'est la raison pour laquelle que tant qu'on a pas d'autres informations, bien, prenons la distance moyenne déjà évaluée par Statistique Canada qui est quand même assez rigoureux. Ce n'est pas un sondage auprès de deux cents (200) personnes, ce n'est pas un fureteur sur cinq cents (500) clients volontaires de... Alors, prenons les données de Statistique Canada à défaut d'avoir

d'autres informations. Et voilà pour ce qui est de la distance parcourue moyenne, qui est un intrant important dans l'analyse de rentabilité.

Q. **[110]** Madame de Tilly, la distance, vous l'avez dans votre preuve, mais juste pour nous le réitérer, que nous donne Statistique Canada, c'est bien quatorze mille trois cents (14 300)?

R. Je ne le sais pas par coeur. Je ne le sais pas par coeur, mais il est dans la preuve. Je vais prendre le temps de regarder la preuve.

Q. **[111]** À la page 22.

R. Sur certains sujets, j'ai une mémoire de poisson rouge. Quatorze mille trois cents kilomètres (14 300 km) par année.

Q. **[112]** Voilà!

R. Et à la page 21 de notre preuve, on voit la distance, il y a une figure, la distance annuelle parcourue par les véhicules légers de Statistique Canada. Oui, c'est une information qui date. Mais on voit que... Je crois que Terre-Neuve... Enfin, il y avait un dix-huit mille (18 000) ici, dix-huit mille quelque, pour une des provinces. Et je me dis, c'est peut-être la donnée que CAA a utilisée puis que, finalement, on se demande qu'est-ce que ça fait, d'où vient cette donnée-là. Alors voilà!

Donc, la distance parcourue par année semble inférieure à ce que le Distributeur a annoncé. L'effet induit, on met un immense bémol sur cette prétention-là. Donc, on n'apporte pas de réponse, on n'apporte pas de réponse à... On ne peut pas vous dire si ces données-là sont bonnes, mais on met un gros bémol et on lève le drapeau. Puis on dit, faisons attention parce que cette rentabilité-là ne sera peut-être pas... ne se concrétisera pas.

Finalement, je dirais aussi que le déploiement de bornes de recharge, c'est une activité commerciale dont les paramètres sont nouveaux pour le Distributeur. Puis il y avait un risque qu'il ne faut pas négliger. On ne parle plus d'une clientèle captive. Je pense que le Distributeur n'est pas habitué à ça d'avoir une clientèle qui n'est pas captive. Le Distributeur est en concurrence directe avec d'autres services de recharge qui pourraient croître avec le temps. On ne le sait pas.

En fait, c'est qu'il y a une grosse, une très grosse incertitude sur le côté de la demande. Ce qui est nouveau pour le Distributeur. On a parlé des bornes Tesla qui pourraient permettre aux

clients de se recharger, des autres modèles que Tesla. Mais il y a d'autres constructeurs qui arrivent. Je lisais que BMW, Daimler, Ford et Volkswagen vont installer des bornes en Europe. Ils vont essayer de couvrir l'Europe d'ici deux mille vingt (2020). C'est une industrie qui est appelée à évoluer rapidement. On a entendu qu'il pourrait y avoir une désuétude technologique. Et voilà!

Alors, nous, on considère qu'il y a un risque, il y a un risque de la rentabilité, mais il y a un risque aussi dans l'activité commerciale comme telle. Je ne peux pas ne pas le dire. Lorsque le Distributeur, justement dans le côté commercial de la chose, dit que le temps d'attente doit être zéro. J'ai eu une petite pensée pour tous ceux qui n'ont pas de véhicule puis qui attendent l'autobus au coin de la rue en hiver et qui auront peut-être une borne de recharge à côté de l'arrêt d'autobus et qu'ils vont voir que la belle BMW électrique arrête puis il n'y a personne puis ils passent les premiers, puis ils ont le temps d'encore attendre l'autobus, puis la recharge va être faite, l'autobus ne sera pas passé encore.

Et ça complète, je pense bien, ma présentation.

Q. **[113]** Je vous remercie, Madame de Tilly. Alors, je n'ai pas de questions, d'autres questions pour madame de Tilly. Elle est disponible pour contre-interrogatoire.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors Maître Cadrin? Pas de questions. Maître Turmel? Pas de questions. Maître Gertler? Pas de questions. Maître Neuman? Pas là. Alors, Maître Tremblay.

(14 h 05)

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Écoutez, j'aurais besoin juste d'une courte pause juste pour conférer avec l'équipe. Je ne crois pas en avoir beaucoup, peut-être même pas du tout. C'est juste pour vraiment m'assurer, si vous l'autorisez.

LA PRÉSIDENTE :

Un petit cinq minutes?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Cinq minutes. Merci

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

_____

REPRISE DE L'AUDIENCE

(14 h 15)

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Ah! Que la pause porte fruit.

LA PRÉSIDENTE :

Oui!

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Nous n'aurons pas de question.

LA PRÉSIDENTE :

Ah! Mon doux. Parfait. Merci, Maître Tremblay.

Alors, Madame de Tilly, on vous remercie pour votre témoignage...

Mme VIVIANE DE TILLY :

R. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

... et vous êtes libérée de votre serment. Ah! Mon doux. Excusez mon empressement et ma distraction, Maître.

Me ANNIE GARIÉPY :

Je n'en ai pas de question, ça va aller.

LA PRÉSIDENTE :

Ah! Et moi non plus. Merci, Madame de Tilly.

Mme VIVIANE DE TILLY :

R. De rien.

Me HÉLÈNE SICARD :

Merci, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Sicard. Alors, on va être prêt à entendre ROEÉ avec... Oh!

Me ANDRÉ TURMEL :

Pas de problème. Pendant que maître Gertler s'approche, je prends pour... Moi, je vais quitter, donc je vais revenir demain. Je prends pour acquis que la plaidoirie va débuter demain en temps normal. Huit heures trente (8 h 30) ou neuf heures (9 h 00), c'était moins sûr.

LA PRÉSIDENTE :

Ça, c'est une excellente question. Écoutez, demain on commencerait aussi à huit heures et demie (8 h 30) pour être sûr là.

Me ANDRÉ TURMEL :

C'est pas que je suggérais, mais je posais la question.

LA PRÉSIDENTE :

Je pense que ça va être plus sage.

Me ANDRÉ TURMEL :

Mais, c'est ça. Mon confrère n'est pas sûr.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Ah! Oui. Moi, je suis très matinal. Huit heures (8 h 00), en ce qui me concerne, il n'y a pas de problème. En ce qui me concerne. Je vais

vraisemblablement... je ne déclarerai pas ma preuve close à la fin de la journée. J'envisage de faire une courte contre-preuve demain. Alors, j'en profite vu que mon confrère est ici et je sais que c'est un des principaux adversaires que nous avons dans ce dossier.

Alors, ce que j'ai en tête, et on fera notre demande formellement demain, mais ce que j'ai en tête, c'est quelque chose d'assez court, de l'ordre de cinq à dix (10) minutes là. Alors, je vous ferai la demande le cas échéant demain, mais je ne voulais pas que mon confrère soit pris par surprise demain matin.

Me ANDRÉ TURMEL :

Je ne veux pas vous reprendre, mais on ne se considère pas comme un adversaire d'HQ, simplement... C'est sur le dossier qu'on a quelques interrogations. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Maître Sicard.

Me HÉLÈNE SICARD :

Hélène Sicard pour l'Union des consommateurs. Puis je ne veux pas... Mon confrère a tous les droits là, puis c'est la procédure de faire une contre-preuve, mais par curiosité, est-ce qu'il pourrait

m'indiquer si ça concerne la preuve de UC parce que ma cliente peut difficilement être disponible, mais si c'est à huit heures et demie (8 h 30) le matin, elle essaierait de venir si ça porte sur la preuve de UC ou les sujets traités par UC. Si ce n'est...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

On se parlera à la fin de l'audience. Parlons-nous à la fin de l'audience.

Me HÉLÈNE SICARD :

Bien, je vais m'en aller. Vous ne le savez pas? O.K. Bon.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, vous allez vous parler, c'est ce que je comprends.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien, comme je vous dis, c'est que là, moi, en toute transparence, en toute bonne foi, j'annonce mon intention. Je ne suis pas prêt encore à donner le contenu. Ce sera fait par la contre-preuve là. Mais, ce que j'offre à ma consoeur, en toute bonne foi encore une fois, c'est qu'on se parle à la fin de l'audience. Ça peut être fait par téléphone aussi si elle a à quitter.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci. Maître Gertler, bonjour.

PREUVE DU ROEÉ

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Alors, Franklin Gertler pour le ROEÉ. On est rendu à notre preuve. Je constate que la Régie aurait besoin d'une équipe de mobilité pour diriger le trafic présentement.

Alors, nous avons déposé déjà ce matin sur le SDÉ la présentation de la preuve et l'analyse du ROEÉ. Et c'est sous la cote, je vais vous dire ça dans une seconde, C-ROEÉ-0021, je crois. Alors, j'ai une copie, un original, Madame la Greffière, et j'ai les copies pour la formation et pour d'autres participants.

(14 h 20)

Bon. Nous avions annoncé d'autres témoins, mais finalement ce sera seulement monsieur Finet qui est installé, Jean-Pierre Finet. Monsieur Bertrand Schepper n'a pas pu être là aujourd'hui, mais je veux vous rassurer qu'il a participé quand même tout le long de notre travail dans le dossier. Des fois, il a dû écouter à distance, mais il nous épaule. Et évidemment, on en parlait également, on a eu des instructions et des discussions avec nos clients. Alors, monsieur Finet est prêt pour être assermenté, Madame la Greffière.

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce onzième (11e) jour du mois d'avril, A COMPARU :

JEAN-PIERRE FINET, consultant, ayant une place d'affaires au 4568, rue Boyer, appartement E, Montréal (Québec);

LEQUEL, après avoir fait une affirmation solennelle, dépose et dit :

INTERROGÉ PAR Me FRANKLIN S. GERTLER :

Q. **[114]** Alors, nous allons procéder à l'adoption de la preuve. Alors, Monsieur Finet, je comprends que vous avez préparé ou collaboré à la préparation des documents suivants, soit C-ROEÉ-0014 qui est le rapport d'analyse du vingt-cinq (25) février deux mille dix-neuf (2019) et la présentation d'aujourd'hui, le C-ROEÉ-0021 en date, comme j'ai dit, d'aujourd'hui. Est-ce que c'est juste?

M. JEAN-PIERRE FINET :

R. Oui.

Q. **[115]** Et est-ce que vous les adoptez pour comme la portion écrite de votre preuve dans le présent dossier?

R. Oui.

Q. **[116]** Merci. Maintenant, je vous réfère également aux pièces suivantes, le C-ROEÉ-0008 qui est l'étude « EV charging in cold temperatures » du Idaho National Laboratory; la pièce 0009, c'est un article de « Empirical analysis of EV fast charging under cold temperature »; ensuite la pièce 0010 qui est un article qui porte sur le corridor Québec-Maine pour des recharges; ensuite le document 0016 qui est un extrait du budget fédéral deux mille neuf (2009); et suivi par le 0017, la carte routière du Québec que nous avons déposée aux fins des contre-interrogatoires; 0018, le rapport Marcon sur le « Business Case for Investing in Electric Vehicle Charge Infrastructure ». Ça, c'était l'étude pour le compte du CCME. Et enfin, le 0019, puis on nous a dit que ce n'était pas nécessaire, mais évidemment la Politique énergétique de vint trente (2030). Est-ce que vous adoptez ces documents au soutien de votre preuve pour le ROEÉ ici aujourd'hui?

R. Oui.

Q. **[117]** Merci. Alors, Monsieur Finet, je vous demande de procéder à votre présentation. On est vers la fin de la journée, mais prenez quand même le temps

de donner votre témoignage comme il faut. Merci.

R. Merci. Bonjour, Madame la Présidente. Bonjour, Messieurs les Régisseurs.

Notre preuve est assez concise et je vais passer relativement rapidement, mais en prenant mon temps aussi là. Vous allez voir, je sais que vous avez déjà lu notre preuve aussi. Cette présentation-là inclut la preuve et aussi le résultat de notre analyse qui s'est poursuivie durant les audiences.

Alors, tout d'abord, je vais vous parler de la position du ROEÉ en termes d'électrification des transports et de décarbonisation. L'importance d'un bon réseau de bornes de recharge et le rôle d'Hydro-Québec là-dedans. L'analyse financière, des apports financiers, et enfin, sur la localisation optimale des bornes de recharge rapides en courant continu.

Donc, nous, on considère que la réduction radicale des émissions des gaz à effet de serre associés aux transports est essentielle à la réussite de la transition énergétique au Québec. (14 h 25)

Les membres du ROEÉ favorisent donc l'aménagement du territoire et des constructions efficaces, la

priorisation du transport en commun, l'utilisation de véhicules entièrement électriques, le transport de passagers par rail et le recours restreint aux avions de courte portée ainsi que le transport de marchandises aussi par rail ou par véhicule commercial électrique.

Les membres du ROEÉ considèrent que le support des véhicules entièrement électriques doit permettre de remplacer les véhicules à essence. C'est un point important. D'ailleurs, maître Gertler, quand il a interviewé monsieur Horii à ce sujet-là, monsieur Horii admettait justement que oui, au début, le véhicule électrique va servir encore de deuxième voiture et que graduellement il va devenir la voiture principale, ce qui va affecter, justement, l'effet induit dont parle Hydro-Québec en termes de ventes additionnelles.

Le ROEÉ aussi appuie le principe qu'Hydro-Québec est le meilleur organisme pour piloter le développement d'un réseau de bornes à charge rapide et non seulement un réseau mais dans l'ensemble des régions du Québec. Justement, si on laissait ça au secteur privé, bien, c'est certain qu'on irait au plus payant, même si c'est pas payant directement, même si c'est pas rentable encore en soi des bornes

de recharge.

On a remarqué que l'analyse financière du projet porte principalement sur l'accroissement des ventes résidentielles donc dues aux recharges à domicile des véhicules. Donc, c'est pratiquement quatre-vingts pour cent (80 %) qui, en moyenne, de la rentabilité du projet qui repose sur de la recharge à domicile.

Puis on a remarqué aussi que l'article 52.1.2 de la Loi sur la Régie de l'énergie parle de tenir compte des revenus d'exploitation. Donc, dans la mesure où compte les recharges à domicile comme faisant partie des revenus d'exploitation, bien, il n'y a pas de problème.

Sauf que le problème qu'on y voit, puis je pense que c'est le problème qui embête pas mal de groupes de consommateurs, entre autres, c'est surtout, justement, sur cette évaluation-là de l'effet induit. Nous on pense que les hypothèses d'Hydro-Québec sont probablement bonnes, en tout cas, sont au meilleur de leur connaissance, il faut mettre des hypothèses quand on planifie.

Mais cet aspect-là de ne pas suivre ce que représente quatre-vingts pour cent (80 %) de l'analyse financière, on trouve ça un peu dommage

et on pense que ça devrait faire l'objet d'un suivi distinct. Donc, justement, à notre avis, il devrait y avoir un suivi permettant une appréciation des consommations relatives aux recharges à domicile distinctement des consommations qui seront faites aux bornes de recharge publiques.

Les apports financiers, on constate aussi qu'Hydro-Québec prévoyait initialement une aide de trois point sept millions de dollars (3,7 M$). On sait que le gouvernement fédéral depuis ce temps-là a annoncé une aide de cinq millions de dollars (5 M$). On comprend, suite au témoignage du représentant d'Hydro-Québec, que c'est pas un bonus finalement donc on y va en termes de coût par borne puis qu'il y a un maximum de subventions du fédéral qui est plafonné à cinquante mille dollars (50 000 $).

Donc nous on suggérerait, dans la mesure où il serait possible, d'utiliser le un point trois million de dollars (1,3 M$) additionnel, de l'utiliser, bon, Hydro-Québec, c'est-à-dire, veut l'utiliser pour améliorer la rentabilité de l'exercice. Nous on préférerait, si c'est possible, d'implanter davantage de bornes. Et on sait aussi qu'Hydro-Québec a fait, de par le témoignage du

panel d'Hydro, qu'il y a d'autres demandes qui ont été déposées récemment auprès de Ressources naturelles Canada.

En ce qui a trait à la contribution financière du gouvernement provincial, bien, Hydro-Québec, suite à une question de la Régie de l'énergie, a admis que, bien, c'est-à-dire a répondu qu'il n'y a pas de programme de financement de bornes au gouvernement provincial comme c'est le cas au gouvernement provincial.

Q. **[118]** Fédéral.

(14 h 30)

R. Comme c'est le cas, lapsus, comme c'est le cas avec le gouvernement fédéral. Cependant, nous on a constaté que le Fonds vert a déjà été utilisé pour financer des extensions de réseau de Gaz Métro, de gaz naturel au Québec et à partir d'un usage discrétionnaire des fonds par le ministre de l'Énergie. Et on pense que c'est... ça serait possible aussi pour le Fonds vert de financer une initiative du genre.

Si on peut utiliser le Fonds vert pour financer des extensions de réseau de gaz, il n'y a pas de raison pour laquelle on ne pourrait pas financer un type de projet comme celui des bornes

électriques. Hydro-Québec a dit qu'ils n'ont pas discuté de ce sujet-là avec le gouvernement depuis deux mille dix-sept (2017). Selon nous, Hydro-Québec doit démontrer qu'elle tire avantage de l'ensemble des sources de financement à sa disposition.

Maintenant, en termes de partenariats et partage de risque, l'effet induit de l'accroissement des ventes d'électricité résultant de l'installation de bornes à recharge rapide en courant continu ne s'applique pas seulement à Hydro-Québec, mais selon nous s'applique aussi aux activités commerciales des partenaires du secteur privé. D'ailleurs, maître Gertler a questionné le témoin de SÉ-AQLPA à ce sujet-là, monsieur Breton, qui a admis candidement qu'il n'avait jamais mangé autant de poulet que depuis qu'il possède un véhicule électrique.

Donc, je vous soumettrais, moi, que ces entreprises-là font... n'installent pas des bornes électriques simplement pour dorer une image et tout ça, sûrement tiennent compte de l'effet induit sur leurs ventes de poulet ou autres substances. Donc, finalement, c'est ça, donc il y a un avantage aux partenaires à installer des bornes à recharge

rapide. Par exemple, moi, je regarde, à Drummondville à la sortie, il doit y avoir quatre gros postes d'essence, je suis certain qu'ils voudraient tous en avoir sachant qu'il va y avoir un million de véhicules électriques sur la route à un moment donné. Non, ils ne feront peut-être pas énormément d'argent avec les bornes à recharge, mais ils ont tous des dépanneurs ou des petits restaurants qui vont probablement bénéficier d'un achalandage accru.

Donc, à notre avis, Hydro-Québec ne semble pas avoir suffisamment considéré le partage des risques et des coûts avec les partenaires du secteur privé. Et donc, on recommande à la Régie de demander à Hydro-Québec de démontrer qu'elle a fait des efforts pour augmenter le financement provenant du gouvernement et aussi de considérer le partage de risques et des coûts avec des partenaires à tout le moins dans les zones urbaines, où il y aurait plus intérêt de la part des partenaires. Et d'ailleurs ce faisant, ça viendrait justement réduire le risque de l'ensemble de la clientèle et ça viendrait améliorer la rentabilité aussi de l'exercice pour l'ensemble de la clientèle.

On a fait un tableau, mon collègue Bertrand

a fait un tableau sur la localisation optimale des bornes à recharge rapide en courant continu en prenant la répartition. Puis, là, il est prévu des bornes à recharge rapide sur le territoire au cours des dix-huit (18) prochains mois par Hydro-Québec. On a comparé ça avec la répartition actuelle des véhicules électriques selon la VEC dans ces mêmes régions-là et en considérant aussi la répartition de la population dans ces mêmes régions-là.

Donc, on constate qu'il y a des endroits qui... certaines régions qui semblent négliger, mais on n'a pas tenu compte, par contre, des... excusez, de l'installation des bornes à recharge rapide existantes dans le Circuit électrique, seulement ce qui avait été planifié.

Donc, oui, on se rend compte qu'il y a certaines régions qui semblent négligées. Bon. Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, Îles-de-la-Madeleine. On a entendu la représentante d'Hydro-Québec qui dit qu'il y a une borne à recharge rapide à chaque cinquante kilomètres (50 km) pratiquement en Gaspésie. Ce qui est satisfaisant, ce qui est rassurant d'ailleurs. Cependant, il n'y en pas aux Îles-de-la-Madeleine.

Donc, c'est ça, nous, en faisant ce

tableau-là, on a considéré que c'était possible qu'il y ait certaines régions qui soient sous-représentées pour favoriser le développement des bornes à Montréal. Donc, si on regarde, il y a beaucoup plus de bornes dans le tableau. Donc, il y a beaucoup plus de bornes prévues à Montréal qu'il y aurait de véhicules électriques. Par contre, c'est l'inverse en Montérégie. Donc, il y a moins de bornes prévues en Montérégie qu'il y a de répartition de véhicules électriques.

Mais ce qui nous rassure, c'est l'outil qui est en train d'être développé par Polytechnique qui va venir prendre en compte tous ces éléments-là. Et donc, on est relativement rassuré justement par l'application d'un outil de la Polytechnique là-dedans.

(14 h 35)

Donc, en termes de recommandations, nous, on demande à Hydro-Québec d'installer des bornes dans les régions du Bas Saint-Laurent, de la Gaspésie, Iles-de-la-Madeleine dans les dix-huit (18) premiers mois d'opération à même la subvention excédentaire du fédéral, et si c'était possible de l'utiliser là malgré qu'on a conclu des précisions du panel d'Hydro-Québec, et on aurait une commande

à passer à Hydro-Québec. D'ailleurs, on a trois villes précises. Aux Iles-de-la-Madeleine, après consultation avec notre membre aux Iles-de-la-Madeleine, et d'ailleurs, maître... monsieur Breton aussi a dit que ça serait bien d'avoir une borne aux Iles, à tout le moins, nous, on croit que ça en prendrait une à Havre Aubert, une à Cap-aux-Meules puis une à Grande-Entrée. Donc, on a passé notre commande pour trois bornes.

Donc, ça va être mille six cents trois (1603) bornes, si possible.

Mais on demande à ce que Hydro-Québec... à ce que... c'est-à-dire à ce que la Régie recommande d'exiger un suivi sur la progression des installations, bon, au cours des trois prochaines premières années à tout le moins pour voir si le Québec entier sera bien desservi. Puis quand on parle de suivi, je voudrais vous référer à la pièce B-004 d'Hydro-Québec, justement aux lignes 16, 17, 18, justement quand Hydro-Québec dit :

> Un outil de localisation des sites à privilégier est en cours de développement par Polytechnique Montréal. De plus, le déploiement sera appuyé par une mesure des habitudes de

consommation et des trajets réalisés par les usagers.

Quant à nous, c'est une excellente opportunité justement de mesurer l'effet induit à partir de cette... de cette mesure des habitudes de consommation et des trajets réalisés par les usagers. Il serait très possible, quant à moi, justement de faire un suivi auprès d'un échantillon représentatif des... des gens qui achètent des véhicules électriques et qui font des recharges aux bornes de calculer c'est quoi leur consommation aux bornes, de regarder leur... de faire une lecture de leur compteur de kilomètres, de leur odomètre, et sur une période donnée de regarder combien de charges dans les réseaux publics qui sont faites et de déduire ensuite les kilomètres et la consommation qui y est reliée qui aurait été faite à domicile.

Donc, ça... Parce que j'ai compris que madame Lampron disait, puis c'est tout à fait raisonnable aussi : « On n'installera pas de sous-compteurs dans les maisons pour vérifier combien les véhicules vont consommer en recharge. » Je suis d'accord, ça serait une précision qui ne serait pas nécessairement justifiée. Cependant, à

mon avis, ça serait possible de le faire avec l'information qui serait rassemblée par la Polytechnique.

Donc, enfin, bien, donc, en conclusion... donc, en conclusion justement générale, nous, on considère que la Régie devrait exiger que l'analyse financière du projet tienne compte de l'effet induit sur les ventes des recharges à domicile, c'est un effet qui est tout à fait légitime, qui va... et qui va justement augmenter les ventes du Distributeur, que Hydro-Québec maximise les efforts pour l'obtention des subventions fédérales et provinciales, y compris celles du Fonds Vert et de TEQ, si possible, que Hydro-Québec priorise la desserte de l'ensemble des régions avec des bornes recharge sur tous les grands axes routiers, et si nécessaire, mettre moins d'emphase sur l'installation des bornes aux endroits où il risque d'y avoir d'autres fournisseurs, et que Hydro-Québec effectue des suivis comme le suggère la pièce 0024 avec certains volets additionnels.

Donc, la pièce A-00024 c'est celle-là qui vous a été déposée par... Il me semble que c'est A-0024.

Q. **[119]** C'est ça, par la Régie.

R. Par la Régie. Donc, c'est ça. Et sauf qu'il faudrait rajouter à ça les régions où les bornes sont... sont déployées et... Mais ça c'est des suivis seulement sur... bien, sur les coûts, mais des suivis sur les consommations, comme je vous dis, pourraient partie de ce même suivi-là à partir des données recueillies par Polytechnique.

C'est tout. Oups!

Q. **[120]** Je vais juste vous faire revenir, Monsieur...

R. Oui.

Q. **[121]** ... Finet au... je pense que vous avez peut-être passé par-dessus la planche...

R. Ah! Oui, excusez.

Q. **[122]** Oui, c'est ça.

R. 14.

Q. **[123]** Oui, 14, puis je pense que vous aviez certains commentaires...

R. Oui.

Q. **[124]** ... à faire à ce niveau-là.

(14 h 40)

R. Vous avez bien fait de me reprendre, j'ai passé trop vite. Donc, c'est ça, le ROEÉ note et appuie la preuve de monsieur Horii au sujet de la nécessité d'assurer le « build out » ou « lead versus lag » pour assurer le virage des véhicules

entièrement électriques. C'est-à-dire que c'est important. T'sais, les gens... Nous, on appuie Hydro-Québec, hein! On dit que c'est important qu'il n'y ait pas de temps d'attente. En tout cas, pas plus que pour les stations d'essence. Et on ne pense pas que ce soit nécessaire d'attendre à ce que les gens attendent en moyenne cinq ou dix (10) minutes avant de pouvoir recharger. Il me semble que c'est plutôt l'inverse qu'il faut s'assurer, d'être un pas en avant de la demande. Donc, il faut que...

C'est le même principe que la saucisse Hygrade là quand on était petit là, t'sais. C'est plus... les gens en mangent parce que plus qu'elle est fraîche et... Bon. Bien, c'est la même chose et c'est... il ne faut pas que la saucisse soit verte pour que ce soit appétissant. Et c'est la même chose pour ce cas-là.

Il ne faut pas à ce qu'il y ait des désagréments ou à ce qu'il n'y ait rien qui affecte justement la réputation des recharges électriques de façon négative. Et je pense qu'il n'y a pas de mal à être « one step ahead » comme on dit dans le jargon. Et ça, encore là, l'étude de la Polytechnique, l'outil développé par la

Polytechnique va venir justement doser et faire en sorte qu'Hydro-Québec va s'ajuster année après année dans le déploiement de ces bornes. Moi, ça ne m'inquiète pas du tout là.

Donc, le ROEÉ aussi appuie de manière générale le projet d'Hydro-Québec et recommande à la Régie d'accueillir la demande, mais avec les conditions et les conclusions suggérées par la preuve du ROEÉ.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Q. **[125]** O.K. Ça va?

R. Oui. Là ça va. Merci.

Q. **[126]** O.K. Alors, ça met un terme à la présentation et monsieur Finet serait disponible pour les contre-interrogatoires, le cas échéant. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, dans les questions, Maître Neuman, pas de question. Alors, Maître Tremblay? Pas de question. Maître Gariépy.

Me ANNIE GARIÉPY :

Je n'ai pas de question. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, la Régie n'aura pas d'autres questions.

M. JEAN-PIERRE FINET :

R. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Q. **[127]** Merci, Maître Finet, vous êtes libéré de votre serment.

R. Maître?

Q. **[128]** Euh! Maître. Monsieur.

R. J'ai pris du gallon.

Q. **[129]** Monsieur.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Q. **[130]** C'est des injures. C'est ça. C'est des injures.

R. Merci.

Q. **[131]** Diffamatoires là, c'est ça. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, l'UMQ, Maître Fortin. Le dernier.

PREUVE DE L'UMQ

Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

On aurait dû faire un ordinateur à recharge rapide aussi.

(14 h 45)

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce onzième (11e) jour du mois d'avril, A COMPARU :

PIERRE PRÉVOST, consultant, ayant une place d'affaires au 7085, avenue Giraud, Montréal (Québec);

LEQUEL, après avoir fait une affirmation solennelle, dépose et dit :

INTERROGÉ PAR Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

Q. **[132]** Bonjour, Monsieur Prévost.

M. PIERRE PRÉVOST :

R. Bonjour, Maître Fortin.

Q. **[133]** On a sous les yeux une présentation. Si je comprends bien, c'est vous qui avez participé à la préparation de ce document?

R. Oui.

Q. **[134]** Et est-ce qu'on doit comprendre que ce document reflète votre témoignage?

R. Oui, ainsi que la preuve d'ailleurs.

Q. **[135]** Ainsi que la preuve. Merci de me le dire. Et est-ce que ça représente également la position de l'UMQ?

R. Oui.

Q. **[136]** Parfait. Alors, je vous laisse faire votre présentation. Merci.

R. Merci. Madame la Présidente, Messieurs les

Régisseurs. Mesdames et Messieurs. J'ai remarqué que c'est l'heure habituelle à laquelle, je pense, trois heures moins quart (14 h 45). Quand les gens veulent partir, on arrive. Bon. On va faire ça vite, mais quand même... simplement souligner, ça va être un nuage de fraîcheur, souligner qu'on ne parlera pas de tout ce qui a été... tout ce qui a été mentionné qui était fort intéressant, par ailleurs parce que nos préoccupations, à titre de représentants des municipalités, non seulement des clientes municipales, mais aussi des municipalités en tant que intervenantes sur le terrain. Bien, elles sont ailleurs. Elles sont beaucoup plus sur la localisation urbaine des bornes, ainsi que sur les charges d'exploitation dans certains cas.

Alors, donc, je vais demander à madame la greffière... Oui. Parfait. C'est beau. Alors, c'est pas d'hier que l'UMQ suggère qu'Hydro-Québec ait un rôle de... je dirais, la pointe de la flèche en matière d'électrification des transports. Ça fait, en deux mille seize (2016), on le suggérait. Et on le suggérait avec aussi une autre, une recommandation qui était annexe à ça, c'était d'avoir une tarification très agressive, ce que vous ne pouvez pas, ce que vous ne pouvez pas

atteindre parce que vous n'êtes pas dans ce cas de figure-là.

Ce matin, dans un des témoignages, il y avait un cas intéressant. Moi, je suis électromobiliste là, VHR et VEÉ et je peux témoigner du fait que c'est vrai que c'est pas... la tarification sur les bornes, elle n'est pas... elle n'est pas attrayante. C'est-à-dire qu'on ne fait pas d'économie. On y va vraiment parce que c'est le même prix qu'un litre à la pompe.

Alors, donc on y va parce qu'on a un esprit environnemental, mais je pense qu'il y aurait là-dessus, évidemment, le gouvernement n'est pas dans la salle, il ne peut pas... il ne peut pas nous entendre, mais c'est un volet qui aurait peut-être été encore mieux si ça avait été Hydro-Québec qui avait eu la main sur ce levier-là.

Donc, on accueille le projet ouvertement. Ça fait naître certaines préoccupations dont on va reparler. Est-ce que vous pourriez aller à la page, je pense, il y a trois illustrations, les trois premières illustrations. Oui. Voilà!

Voyez-vous, on est en deux mille dix-neuf (2019), on est à peu près il y a cent (100) ans à peu près jour pour jour. Il y a une centaine

d'années, on faisait exactement... il y avait exactement le même débat, c'est-à-dire qu'il y avait l'introduction de l'automobile avec le moteur... le moteur à essence et le mode de distribution.

Bien, au départ, je relisais ces choses-là, et au départ, effectivement, les gens remplissaient eux mêmes le réservoir. Et très rapidement, on s'est dit « ça n'a pas de sens. » Alors, on a inventé la pompe avec le réservoir souterrain. Et la prochaine planche, voyez-vous, quelques années plus tard là, on avait exactement une pompe qui était en bordure de trottoir. Et si on va à la prochaine, voyez-vous, cent (100) ans plus tard, on est là. La différence, c'est qu'au lieu de l'essence, c'est de l'électricité.

(14 h 50)

Non, mais la raison pour laquelle j'amène ça, outre le fait de vous détendre un peu, c'est qu'il est fort probable que le contexte dans lequel va se déployer l'électromobilité va beaucoup beaucoup évoluer et que le projet du Distributeur, bien il va faire un temps, puis à un moment donné il va se passer quelque chose qui va faire que, quand il va y avoir suffisamment de véhicules électriques sur

la route, les grands distributeurs de produits d'énergie, type station de service et autres, vont probablement, comme ce matin ça a été souligné d'ailleurs dans le cas de Petro-Canada, ils vont probablement embarquer et profiter, eux, de leur localisation très intéressante de ce point de vue là, surtout au moment où la technologie va faire en sorte que la recharge électrique va probablement osciller quelque part entre huit et quinze (15) minutes donc là, ça va devenir vraiment intéressant parce que la personne va pouvoir brancher, aller dans le petit dépanneur, revenir.

Alors, on est probablement dans un modèle de transition et ce projet-là s'inscrit dans un modèle de transition. Et nous ce qu'on veut pas c'est être pris avec trop de bornes sur rue pendant cinquante (50) ans parce que, une fois qu'elles sont installées, c'est difficile de les enlever.

Alors maintenant, si on pouvait revenir à la page 3 s'il vous plaît. Oui, voilà. Alors donc, rappel du caractère hybride de la cause, donc vous êtes là, ça a été dit et redit mais vous êtes là pour une tâche bien spécifique à l'intérieur de ce que la loi vous autorise. Et en ce qui concerne la question de l'analyse économique et financière, on

en a pris acte. On a décidé de ne pas la commenter.

On aurait pu, nous aussi, questionner certaines des hypothèses. On est dans un modèle hypothético-déductif, on fait plein d'hypothèses puis on déduit un besoin d'un certain nombre de bornes parce qu'on se dit, bien, avec deux cent cinquante (250) voitures par borne, voici le nombre de bornes qu'il faudrait installer.

Ce matin, il y a eu des présentations extrêmement intéressantes qui disaient, bien, on pourrait peut-être compléter ça par une analyse d'optimisation. À ça, ça je trouve ça extrêmement intéressant, à ça on pose le problème, quand même, d'assurer, il y a deux volets, d'assurer une présence territoriale, ce qui est pas toujours évident quand on y va seulement sur une base d'optimisation pure.

Et ça, c'est un, je pense que c'est en phase, dans la phase dans laquelle nous nous trouvons, c'est important que l'ensemble du territoire, pas de façon parfaite et uniforme, mais que l'ensemble du territoire, les routes numérotées, qu'on puisse se rendre quelque part et en revenir.

Alors ça, il y a des bornes qui seront, de

toute évidence, sous-utilisées au fil des premières années et peut-être même de toute la durée du projet mais je pense que ça c'est utile qu'on maintienne cette obligation-là de la part du Distributeur, en fait, c'est une obligation morale qu'il a, de façon à ne pas se retrouver dans sept ou huit ans avec, au niveau de l'électromobilité, la même situation qu'on a vécue depuis vingt-cinq (25) ans au niveau du déploiement de, par exemple, du service Internet où on a des poches, des endroits qui sont pas desservis.

Alors, ça je pense que c'est une notion qui est importante mais ça peut se faire, on peut faire de l'optimisation sous contrainte de dessertes régionales minimales. Et ça, je pense que c'est quelque chose qui serait extrêmement intéressant. De toute façon, ça sera à vous d'y réfléchir et d'en débattre.

Si on va à la page suivante, oui, c'est ça. Donc, la question de l'intérêt, pas l'intérêt mais de l'importance de considérer les emprises, c'est-à-dire les bornes sur rue; comme on représente des milieux urbains, on ne représente pas seulement Montréal, évidemment, Montréal c'est toujours l'épiphénomène mais on représente les milieux

urbains partout au Québec.

Autrement dit, au bout ou au milieu de chaque route numérotée, bien, il y a un membre de l'UMQ, des municipalités de cinq mille (5000), cinquante mille (50 000), cinq cent mille (500 000) et deux millions (2 M) d'habitants. Ce sont des milieux urbains.

Dans certains de ces endroits-là, plusieurs, il y a des territoires assez denses en termes d'habitats. Et dans ces territoires denses, il y en a plusieurs qui ont été construits ça fait déjà maintenant plus de cinquante (50) ans où on ne retrouve plus, ça a été souligné hier par monsieur Breton, le témoin de SÉ-AQLPA, on ne retrouve plus de sites, de terrains. C'est parce que le prix au pied carré est tellement élevé que ça a été construit au fil du temps.

Alors, ou bien c'est des parcs, lorsque ça a pas été construit, mais ça va être très, très difficile d'implanter en milieu urbain des bornes de recharge rapide pour aller chercher cette clientèle, ce trois millions (3 M) d'habitants qui est dans à peu près ce cas de figure là, de gens qui voudraient s'acheter une voiture électrique mais qu'ils ne disposeront jamais d'un endroit pour

faire de la recharge à domicile.

(14 h 55)

Alors ça c'est comme, il ne faudrait pas reproduire non plus les effets de beigne qu'on a connus en termes d'urbanisation. Donc, pour cette catégorie-là, qui est presque la moitié du Québec en termes de population, et qui est beaucoup moins motorisée aujourd'hui que la moyenne du Québec, donc, il va falloir penser, contrairement à ce qui a été dit, ce que madame Lampron semblait suggérer, il va falloir penser que quelques centaines de bornes rapides s'installent probablement sur rue, c'est-à-dire sur emprise. Et l'emprise, elle est sur-sollicitée.

Et on a donc ce problème de faire en sorte que... de nous assurer que lorsque le Distributeur sera arrivé à cette conclusion, nous, on est déjà arrivé à cette conclusion-là, mais peut-être qu'on peut se tromper, on souhaite qu'on se trompe, l'idéal pour l'UMQ, ce serait que le Distributeur réussisse dans son projet partout dans des sites privés ou des sites municipaux, comme celui, par exemple, de l'engagement numéro 6 à Sept-Îles. C'est très bien. Ça, on a absolument rien contre ça. Tant que c'est négocié, tant que les

partenaires ont des obligations mutuelles, ça fait... c'est le fruit des négociations. Donc c'est parfait.

Le problème, c'est quand on va se rendre compte que, pour atteindre la clientèle qui est dans des milieux trop denses, il faudrait ajouter ou remplacer peut-être des bornes de niveau 2 par des bornes de niveau 3. Bien, là, il faudrait s'assurer qu'on a une entente, qu'il y ait un respect des contraintes urbaines. Je vais vous donner un exemple très simple. La Ville de Montréal, c'est très proactif. D'ailleurs, l'ensemble des villes, les deux tiers du Circuit électrique sont... les partenaires du Circuit électrique sont des municipalités. Alors, elles sont pour l'électro-mobilité, elles vont à vitesse variable.

La Ville de Montréal a décidé qu'elle serait un leader à l'échelle internationale. Ils sont en train d'installer mille (1000) bornes sur le territoire de la ville. Ils sont rendus à plus de la moitié de l'objectif. Toujours dans le cadre du Circuit électrique, premier volet. Et les gens qui gèrent cet exercice-là me disaient à quel point c'est complexe, juste à l'interne de la Ville,

faire la négociation avec l'arrondissement concerné, la Direction de l'aménagement du territoire, la Direction des travaux publics, la Société de transport. Il y a plein d'intervenants qui ont voix au chapitre.

Et puis finalement, bien, ils finissent par se dire, O.K., on l'installe là et c'est conforme à notre réglementation. La plupart du temps, c'est sur des murs aveugles pas loin. On essaie d'éviter de se planter directement devant la porte d'entrée d'une propriété. Il y a toutes sortes d'éléments comme ça. Ça, c'est pour l'implantation. Donc, la décision, la coordination requise. Et on pense que ça tombe sous l'article 30 de la Loi d'Hydro-Québec. Autrement dit, c'est une négociation. Puis si on ne s'entend pas, bien, ça viendrait devant la Régie dans la mesure où vous considérez que ce sont des actifs réglementés.

Au-delà de ça, dans certains cas, il faudra prévoir que les aménagements pour recevoir une borne de recharge rapide en milieu urbain, ça va prendre plus que juste de la peinture sur le sol, un peu comme dans le cas des bornes de deux cent quarante (240), là. Ça ne sera pas le même type de stationnement. Ce n'est pas quelqu'un qui va venir

stationner trois heures de temps, deux heures et demi de temps. C'est des gens qui vont venir faire une recharge et qui vont rester à l'intérieur de leur véhicule si on n'est pas dans une station-service. Ils vont rester à l'intérieur, ils vont se brancher, ils vont rentrer dans leur véhicule. Il faut que ce soit sécuritaire. Il faut que ce soit éclairé. Il faut que ce soit... Quelqu'un le soulignait. Je pense que c'est SÉ-AQLPA. Il faut qu'on ait un souci de protection, soit de la pluie ou de la neige, des choses comme ça.

Puis évidemment, il faut... On peut le voir d'ailleurs plus loin, si on va à la prochaine photo. Donc, j'ai fait le tour dans les dernières semaines. Je n'ai pas vu de bornes de niveau 2. Ça, c'est des bornes de niveau 2 sur rue à Montréal. Je n'en ai pas vu une qui n'était pas complètement graffitée. Dans certains de ces cas-là, c'est installé depuis quelques semaines à peine. Bon. C'est, vous allez me dire, partout en ville, il y a des graffitis. Mais il y a un programme de la part de la Ville de Montréal. Ça leur coûte cinq millions (5 M$) par année pour enlever les graffitis sur plein d'éléments du mobilier urbain.

Si on hérite, Dieu nous en préserve, mais

si on hérite de ces installations de bornes de niveau 3 sur rue, bien, il va falloir que qu'un paie pour cette propreté-là. C'est des éléments de propreté. En plus de ça, l'hiver, le déneigement. On a donné l'exemple dans notre preuve des abribus. Quand la compagnie, une compagnie qui veut mettre une face de charges publicitaires vient voir une ville, bien la Ville lui dicte ses conditions, en disant, oui, on est d'accord pour que tu installes un abribus avec face d'affichage, mais voici nos conditions, voici le design qu'on souhaite, voici les conditions pour l'entretien, la propreté, remplacement des vitres, remplacement des... effaçage, de l'effacement, en tout cas, enlever les graffitis, et surtout, surtout parce qu'on est au Québec encore pendant longtemps avant que les changements climatiques fassent disparaître notre hiver, il faut déneiger.

(15 h 00)

Un abribus, ça ne se déneige pas tout seul puis c'est pas vrai que c'est la chenillette de la ville qui vient déneiger un abribus, c'est un contrat privé. Donc, ce sont des coûts à l'opérateur.

Nous, ce qu'on pense c'est que dans... et

c'est pour ça qu'on est dans l'univers des charges d'exploitation, si jamais... si jamais le Distributeur en vient pour des bornes de niveau 3 à dire : « Bien, ma pénétration dans les milieux urbains est trop lente dans mon mode de négociation de gré a gré avec des propriétaires privés ou avec une ville, à ce moment-là, on n'a pas le choix, pour atteindre notre objectif, on va... on va vouloir s'installer sur rue. Bien là, il y a plein de conditions qu'il va falloir respecter. » Donc, c'est ce qu'on est venu vous dire, que ça c'est une préoccupation majeure de la part des municipalités.

Pour le reste, là, j'y vais de mémoire, là, j'ai fait... je suis allé un petit peu à gauche et à droite, pour le reste, en réponse à une... à une demande de renseignements de la Régie, nous avons fourni, je pense, les... je ne sais pas si ça vous a été utile, mais on a fourni les explications à l'égard des modifications réglementaires.

Donc, évidemment, les modifications réglementaires d'aujourd'hui des villes, bien, ça va avoir un effet graduel sur les trente (30), quarante (40), cinquante (50) prochaines années. Il y a plusieurs villes qui ont déjà modifié leur réglementation pour prévoir qu'il y ait des...

des... voyons, des endroits disponibles dans des immeubles à logement pour des stationnements prévoyant des recharges électriques. Ça c'est de la réglementation. Donc, ça va prendre effet très lentement.

Il y a le Code de la construction du Québec qui vient d'être modifié pour prévoir ça aussi, il faut... il faut prévoir l'entrée électrique pour ça là, c'est quand même assez... c'est des travaux qui... ça coûte moins cher quand ils sont pris à la construction que quand on refait, mais il y a tout le stock existant là. C'est long à se remplacer une ville, à se renouveler. Alors, c'est pour ça qu'on est là, on se dit : la préoccupation c'est à l'égard du stock existant. Et ça, bien, nos quartiers sont déjà développés et si on veut que les gens deviennent électromobiliste, bien, il va falloir qu'on les... qu'on leur fournisse quelque chose au moins pendant les quinze (15), vingt (20) prochaines années avant que ça devienne tellement évident puis tellement le modèle dominant que le privé va... va prendre ça à sa charge.

Pour l'instant, on a eu du privé qui était plus dans... dans l'approche démonstration. T'sais, quand on... quand on installe des bornes de

recharge rapide comme Tesla, bien, on le sait que c'est à perte mais c'est pour faciliter la vente du... Ça c'est un effet induit. Et parce que c'est un marché nouveau mais dans quinze (15) ou vingt (20) ans, c'est pas interdit de croire qu'il y aura des grandes compagnies privées qui vont... qui vont se dire : « Bon, moi, dans mon... dans mon... dans l'espace que j'ai pour recevoir des voitures, la plupart à ce moment-là seront électriques puis peut-être que ça va prendre juste cinq minutes la recharge. » Donc, ils vont probablement sacrifier des pompes à essence remplacées par des... des bornes de niveau 3, 4, ou 5, on ne le sait pas là.

Ça va très très vite, je suis d'accord avec les commentaires qui ont été faits, l'évolution technologique est tellement rapide. En Europe, ils sont en train de... de... effectivement, Ford, Daimler et compagnie, ils sont en train d'installer des bornes de niveau facilement 4 au niveau de l'Allemagne pour qu'il y ait un réseau complet.

Ça fait que ça va aller vite dans les prochaines années. Je ne sais pas si c'est une question de mois là, moi, je ne suis pas... je ne suis pas un expert, mais je sais que c'est une question d'années.

Alors, je pense que les recommandations qui ont été faites par mes collègues à l'égard du fait que le Distributeur puisse peut-être revenir, je ne sais pas si c'est sage de recommander que le Distributeur revienne devant la Régie, mais chose certaine, ils vont devoir, puis je pense qu'ils vont le faire, il y a une vigie qui va devoir se faire, parce que le modèle pensé il y a deux ans, un an, aujourd'hui sera peut-être plus bon dans six ans là. Ça va tellement vite qu'on verra où est-ce que ça va... ça va aboutir.

Je termine, j'ai terminé. Ah! Oui, le compte d'écart, ça, ça va. Bien, ça, on s'est prononcé en faveur de la création permanente du compte d'écart. C'est tout, ça fait le tour de la question de notre point de vue.

Q. **[137]** Merci.

R. Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Y a-t-il des intervenants qui veulent poser des questions à l'UMQ? Maître Gertler?

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Très brièvement. Franklin Gertler pour ROEÉ.

CONTRE-INTERROGÉS PAR Me FRANKLIN S. GERTLER :

Q. **[138]** Bonjour, Monsieur Prévost.

R. Bonjour.

(15 h 05)

Q. **[139]** Je pense que vous saviez déjà, puis là, vous avez été dans la salle, je crois, pour le témoignage de monsieur Finet, c'est bien cela, comme vous avez vu, le ROEÉ propose que les montants supplémentaires perçus par le gouvernement fédéral de un point trois million (1,3 M) pour l'implantation des bornes soient utilisés pour l'implantation des bornes hors des grands centres afin de favoriser l'utilisation des véhicules électriques.

Vous qui représentez, entre autres, une multitude, votre union qui représente une multitude de municipalités un peu partout dans la province, je me demande quelle est votre réaction à cette recommandation concernant l'enjeu de déploiement des bornes en dehors des grands centres.

R. Oui, bien je l'ai abordé. Je pense que je disais que la couverture régionale était très importante pour justement éviter qu'on ne soit qu'autour des banlieues de Montréal puis de Québec puis que ça se rejoigne un jour, en espérant, jusqu'à Drummondville. Mais non, non, on est tout à fait en faveur.

Puis ça, ce que je disais tout à l'heure, c'est qu'on n'est pas fermés à des questions d'optimisation, donc de déploiement sur la base d'une optimisation mais il faut que l'optimisation soit faite sous contrainte d'une couverture régionale.

Par couverture régionale, je pense que c'est l'expression que j'ai utilisée, les routes numérotées, bien, l'exemple, par exemple, de l'engagement numéro 6 est intéressant. C'est une entente entre Hydro-Québec et la Ville de Sept-Îles pour installer deux bornes de niveau 3, si je ne m'abuse, ou une borne, je me rappelle pas.

Alors, ça c'est intéressant, ça se fait sur un terrain qui appartient à la Ville, qui est adjacent à un boulevard, en fait, le boulevard qui, en fait, reprend la 138 pour descendre jusqu'à Québec. Et donc, c'est un bon endroit pour installer de telles bornes puis je pense que c'est utile et important qu'à Sept-Îles il y en ait une parce que sur la Côte-Nord, s'il n'y en a pas à Sept-Îles, Natashquan c'est loin.

Q. **[140]** Et pour la Régie, dans le contexte du présent dossier que vous avez décrit comme étant hybride.

R. Oui.

Q. **[141]** Avez-vous une idée de comment ça pourrait se faire? Est-ce que c'est en disant qu'est-ce qui doit être prudemment acquis ça doit comprendre plus de choses, pour que ça soit prudent, il faut que ça donne une plus grande place aux régions, la couverture. Avez-vous une idée là-dessus?

R. Je pense qu'on fait du droit nouveau parce que c'est vrai que le mandat de la Régie il est assez balisé. Votre question, dans le fond, c'est: est-ce que le surplus de la subvention reçue du fédéral pourrait pas être utilisé tout de suite pour...

Ça fait que l'exemple que Jean-Pierre a donné c'est les Îles-de-la-Madeleine. Bon, sans aller jusqu'à dire où est-ce que ça doit aller, moi j'ai pas fait d'études là-dessus...

Q. **[142]** Oui.

R. Mais je suis sûr que le Distributeur en a sûrement dans sa liste, sa short list comme on dit. Oui, on est tout à fait en faveur de ça. Oui.

Q. **[143]** O.K. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Merci Maître Gertler. Maître Neuman?

CONTRE-INTERROGÉ PAR Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui, bonjour Madame la Présidente, Messieurs les Régisseurs. Bonjour Monsieur.

R. Bonjour.

Q. **[144]** Dominique Neuman pour Stratégies énergétiques et l'AQLPA. Ce serait simplement pour vous demander comment est-ce que vous entrevoyez le mécanisme qui pourrait être institué pour qu'il y ait une meilleure collaboration entre les municipalités et Hydro-Québec Distribution quant à l'emplacement et quant éventuellement au nombre de BRCC qui pourraient être installées dans différentes municipalités.

Est-ce qu'il y a une possibilité, est-ce qu'on pourrait entrevoir, par exemple, un rôle à l'UMQ elle-même qui pourrait jouer un rôle d'intermédiaire ou, en tout cas, comment est-ce que vous verriez, structurellement, le genre d'entente qui pourrait exister pour harmoniser ces installations.

R. Deux volets de réponse. Le premier volet c'est que je crois comprendre que, en fait, de la réponse qu'a fournie madame Lampron à la question de maître Fortin cette semaine, pour l'instant, je pense que chez le Distributeur il y a une intention d'éviter les bornes sur rue.

(15 h 10)

Nous ce qu'on pense c'est qu'ils pourront pas

l'éviter. Ça va venir puis, à un moment donné, ils vont dire on est en retard, on est en retard puis il faut en installer. Mais si ils peuvent l'éviter aussi longtemps qu'ils pourront et négocier des ententes, notamment avec des municipalités, comme on vient de le voir dans le cas de Sept-Îles. Bien, il n'y a pas de problème pour nous. Ça, c'est une négociation. C'est des villes. Les villes sont intéressées à avoir ce type d'équipement-là. Sauf qu'elles ne peuvent pas les laisser s'installer n'importe où, n'importe comment. C'est ça le fond de la pensée. Maintenant, est-ce qu'il peut y avoir un rôle pour l'UMQ? Probablement comme dans le cas de l'entente UMQ, Hydro-Québec sur le partage de différents coûts de travaux. Ça pourrait prendre la forme d'une entente....

Q. **[145]** Vous parlez de quelle entente? Vous parlez de quelle entente?

R. Je ne l'ai malheureusement pas ici avec moi. Mais il existe une entente.

Q. **[146]** Le nom?

R. Non, je m'excuse, je n'ai pas... J'y vais de mémoire. Peut-être que des gens chez Hydro la connaissent. Mais bon. Bon. Merci. C'est ça.

Me JEAN-PIERRE FORTIN :

Je pense que le titre officiel c'est « Entente cadre entre la FQM et l'UMQ relativement aux interventions du Distributeur dans l'emprise publique » ou quelque chose du genre.

M. PIERRE PRÉVOST :

Ça tourne autour de ça. C'est pour se donner, c'est pour se donner un cadre de fonctionnement. D'ailleurs, il y a un guide d'application sur le site d'Hydro-Québec de cette entente-là. Pour se donner un cadre de fonctionnement pour qu'Hydro-Québec puisse avoir à peu près la même réception, si on veut, lorsqu'ils arrivent dans chacune des municipalités pour effectuer des travaux ou répondre à des demandes. Par exemple, lorsqu'Hydro demande un consentement municipal, bien, on suggère la façon de faire. C'est ce qu'on appelle des ententes cadres. Est-ce qu'il peut y avoir un rôle pour l'UMQ là-dedans? On verra. Je ne sais pas. Mais je sais qu'Hydro-Québec n'a jamais contacté l'UMQ à cet égard-là. Peut-être que ça viendra un jour. Peut-être que l'UMQ pourrait contacter Hydro à ce sujet-là. C'est une suggestion que je vais leur transmettre.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Q. **[147]** D'accord. Je vous remercie beaucoup. Je crois savoir de quelle entente il s'agit. On va vérifier de notre côté. Merci.

R. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Neuman. Maître Tremblay? Pas de questions. Maître Gariépy? Alors, la Régie n'aura pas de questions. Merci, Monsieur Prévost.

M. PIERRE PRÉVOST :

R. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Vous êtes libéré de votre serment. Je pense que cela termine la journée. Cela termine la preuve des intervenants. Comme on a dit, on commence demain à huit heures et demie (8 h 30), et peut-être avec une contre-preuve, c'est ce qu'on comprend. Parfait. Merci. Bonne soirée à tous et à demain.