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 12 AVRIL 2019

VOLUME 5

CLAUDE MORIN
Sténographe officiel

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	4
CONTRE-PREUVE HQD	
MICHAËL NEYRINCK	
INTERROGÉ PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY	29
CONTRE-INTERROGÉ PAR Me DOMINIQUE NEUMAN	48
PLAIDOIRIE PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY	58
PLAIDOIRIE PAR Me STEVE CADRIN	120
PLAIDOIRIE PAR Me ANDRÉ TURMEL	164
PLAIDOIRIE PAR Me FRANKLIN S. GERTLER	196
PLAIDOIRIE PAR Me JEAN-PHILIPPE FORTIN	229
PLAIDOIRIE PAR Me HÉLÈNE SICARD	237

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce douzième (12e) jour du mois d'avril :

PRÉLIMINAIRES

LA GREFFIÈRE :
Protocole d'ouverture. Audience du douze (12) 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 :
Bon matin à tous. Maître Neuman, je vous vois debout au micro.

Me DOMINIQUE NEUMAN :
Oui. Bonjour, Madame la Présidente. Bonjour, Messieurs les Régisseurs. Dominique Neuman pour SÉ-AQLPA. Nous avons une demande à vous faire pour la chose suivante. Au cours de la journée d'hier, monsieur Breton, monsieur Daniel Breton était présent dans la salle. Il a entendu les témoignages des différents intervenants. Il a également eu l'occasion de parler avec plusieurs des témoins des intervenants durant les pauses, également avec les témoins d'Hydro-Québec.

Et en fait, de là nous avons une demande à vous faire afin que monsieur Breton puisse témoigner pour compléter son témoignage quant à quatre points. Il s'agit de quatre points factuels. Il s'agit d'informations factuelles qui sont ressorties au cours des audiences d'hier et où il semblait que les différents témoins qui en ont parlé n'avaient pas certaines de ces informations. Monsieur Breton a ces informations. C'est des informations qui pourraient s'avérer, enfin, utiles et importantes pour la Régie dans son appréciation, dans la décision qu'elle aura à rendre.

Il ne s'agit pas de répondre à tout ce que les intervenants ont dit sur tous les sujets, mais simplement de fournir quatre informations que monsieur Breton, qui a une certaine connaissance depuis de nombreuses années dans le domaine, a et dont il pourrait faire part au tribunal, au bénéfice de tous les participants et de la Régie.

Nous en avons fait part après la fin de l'audience à Hydro-Québec. Nous avons dit que c'était notre intention de faire cela aujourd'hui. Ce que nous voulions éviter, c'est qu'Hydro-Québec soit prise par surprise et que cela affecte sa propre conte-preuve et qu'elle soit obligée de

demander un délai, par exemple, et... Enfin, mon confrère vous en fera part, mais notre compréhension, c'est que c'est satisfaisant pour Hydro-Québec et que ça n'affectera pas le bon déroulement de la suite de l'audience.

Donc, nous vous demandons la permission de faire témoigner monsieur Breton sur ces quatre points particuliers.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Alors, absolument d'accord avec la demande de maître Neuman, dans la mesure où tout ça se fait avec célérité. Je pense que c'est l'intention. De notre point de vue, c'est clair que monsieur Breton apporte un éclairage particulièrement intéressant au dossier parce que c'est appuyé sur une expérience, pas juste une expérience personnelle, mais une expérience de nombreuses années beaucoup plus large que certains autres participants. C'est certainement un plus pour le dossier.

Et je pense que c'est une perspective qui devrait aider beaucoup la Régie dans sa décision.

Surtout qu'on voit certaines preuves, comme celle d'UC, qui sont basées sur des préjugés quant au fait que seul les gens riches rechargent leur voiture électrique, l'analogie de la BMW d'hier là. Je pense que plutôt que d'être fondé sur des préjugés, d'avoir quelqu'un qui vient en parler de façon neutre avec sa large expérience, je pense que ça peut certainement être d'une utilité pour vous. Alors, je suis en accord avec cette demande.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Sicard.

Me HÉLÈNE SICARD :

Bonjour, Madame la Présidente. Hélène Sicard pour UC. Je vous avouerai que je suis un peu prise par surprise par la demande de mon confrère. Est-ce que je dois comprendre, puis là je m'adresse à Hydro-Québec, qu'il n'y aura pas de contre-preuve d'Hydro-Québec, mais que c'est à la place le témoignage de monsieur Breton?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Non, non, non. Je pense que notre contre-preuve vient en dernier. Je vais faire ma demande tantôt là, mais ça vient avant.

Me HÉLÈNE SICARD :

O.K. C'est parce que j'essaie de comprendre.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Comme le disait maître Neuman, je pense qu'il voulait respecter un peu le déroulement.

(8 h 35)

Me HÉLÈNE SICARD :

Alors, c'est un processus inusuel pour un intervenant de demander de venir compléter sa preuve à la lumière des témoignages entendus par les intervenants. En fait, ce que maître Neuman vous fait, c'est une demande de contre-preuve. Il y a des règles de contre-preuve. Ce sont les mêmes que celles pour les contre-interrogatoires. On veut répondre ou ajouter à quelque chose qu'on ne savait pas jusqu'à ce que quelqu'un témoignage, c'est donc par exemple qu'un témoin aurait dit quelque chose qui n'était pas déjà au dossier, déjà dans sa preuve.

Si c'est pour adresser des éléments comme celui-là et que vous lui permettez de prendre le temps de le faire, je n'ai pas de problème. Mais je veux juste vous aviser tout de suite, si c'est pour reprendre des choses qui étaient déjà dans ma preuve et dont ils avaient connaissance, ou dont ils auraient dû avoir connaissance, et qu'ils n'ont pas adressé au moment de faire leur preuve, je vais

m'objecter. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Maître Turmel?

Me ANDRÉ TURMEL :

Bonjour, Madame la Présidente; bonjour au banc. Écoutez, commençons par la demande de maître Neuman. Évidemment, vous aurez bien noté que, dans cette demande-ci, les clients de maître Neuman sont du même côté qu'HQ à l'égard de la demande. Et donc, je m'attendais... Et quand maître Neuman dit, j'ai consulté Hydro-Québec, bien, il n'a pas consulté les autres intervenants. C'est un peu inhabituel de sa part. Probablement parce qu'il est trop tôt. On n'en a pas parlé, mais je pense que, nous, ça nous pose un problème, de un. De deux, je n'ai pas vu beaucoup depuis les vingt (20) années que je suis à la Régie une demande de contre-preuve d'un intervenant. Je n'ai pas souvenance.

Et ce qu'on nous dit, finalement, c'est que monsieur Breton veut réagir à ce qu'il a entendu hier. Ça, c'est de compléter une preuve. Et comme le disait ma collègue, maître Sicard, avec ce que j'ai entendu, moi, je ne vois pas d'élément qui permettrait de réouvrir. Autrement... Et, là, je me tourne vers Hydro-Québec qui s'offusquait cette

semaine qu'on prenne trop de temps. Et, là, on nous annonce qu'un intervenant qui appuie Hydro-Québec veut ajouter de la preuve. Que ce matin, la contre-preuve annoncée pour laquelle nous nous opposons, on va y revenir, apparaît un peu, en fin de course, une tentative désespérée.

Bref, sur la demande de maître Neuman, honnêtement, je ne vois pas le fondement pour venir en rajouter. Qu'est-ce que ça veut dire? Moi, monsieur Gosselin n'est pas ici ce matin parce que, quant à lui, la preuve des intervenants était terminée. Le cas échéant, quoi, on va demander que, lundi, on ait un autre « kick at the can », entre guillemets. Moi, je ne vois pas de raison aussi intéressant que son témoin puisse avec des anecdotes raconter ses expériences. Il y a eu des mémoires. La preuve a été déposée il y a déjà plusieurs semaines dans le dossier. Il y a un processus d'échange. Et, là, on vient tenter une dernière tentative. Bref, je m'oppose à cette demande de maître Neuman telle que formulée.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Bonjour. D'abord, en réponse à maître Turmel, je tiens à rassurer que nous avons... l'objet de la consultation que j'ai faite avec Hydro-Québec hier,

c'était pour lui faire part de ce que nous avions l'intention de demander aujourd'hui et pour s'assurer que cela ne provoquerait pas une perturbation de la suite du processus quant à la contre-preuve. C'était ça l'objet de la consultation. Ce n'est pas une consultation pour que... sur d'autre chose, sur l'objet même de ma demande.

Par ailleurs, je dois rassurer maître Sicard et aussi maître Turmel qu'il s'agit bel et bien d'éléments qui résultent des témoignages qui ont été entendus hier. Et là encore, il ne s'agit pas de répondre à toute la preuve de tous les intervenants, mais simplement de fournir quatre informations factuelles qui, nous pensons, seront utiles au tribunal et dans la perspective du fait que le tribunal, la Régie de l'énergie n'est pas un tribunal judiciaire, c'est un tribunal administratif qui agit dans l'intérêt public, dont l'objet est de rechercher la vérité. Les tribunaux judiciaires aussi, leur objet, c'est de rechercher la vérité. Mais le tribunal a beaucoup plus de flexibilité et de souplesse procédurale. Mais en plus dans ce cas précis, il s'agit d'éléments qui visent à fournir des précisions factuelles suite à

des éléments qui ont été entendus hier.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Sicard?

(8 h 40)

Me HÉLÈNE SICARD :

Ce que mon confrère omet de mentionner, puis je vous le souligne, puis il n'a pas justifié encore sa demande, en ce qui me concerne, parce qu'il n'a pas indiqué que ces éléments étaient des faits nouveaux, non déjà contenus dans les preuves des intervenants. Les intervenants ont témoigné sur leur preuve. Maintenant, est-ce que certains ont ajouté des choses qui n'étaient pas leur preuve? Quels sont ces éléments? C'est ce qu'il doit vous préciser, pour pouvoir faire une contre-preuve. Et, c'est sur ces éléments-là seulement qu'il devrait le faire. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Neuman, vous avez été le premier à présenter votre preuve. Et, vous avez eu l'opportunité de contre-interroger tous les intervenants qui vous suivaient. C'est sûr que la preuve des intervenants, on l'a close, hier. Alors, on rejette votre demande de présenter des éléments nouveaux. Parce qu'on ne sait pas où ça peut s'arrêter, tout

ça. Si on commence ce processus-là, ça peut aller loin.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Si je peux me permettre, il ne s'agit pas d'éléments sur lesquels nous pensions... Enfin, sur lesquels l'intervenant en question avait l'information. Il s'agit d'éléments sur lequel nous avons l'information. Donc, ce n'est pas quelque chose qui aurait pu faire l'objet d'un contre-interrogatoire. Et, monsieur Breton m'a signalé, il y a quelques instants, qu'un des éléments dont il tient à faire part, c'est qu'il a vérifié, auprès d'une partie privée, par courriel, depuis l'audience hier. Et, il a obtenu une réponse de sa part... Il a obtenu une réponse de sa part quant à des projets de déploiement de bornes privées.

LA PRÉSIDENTE :

Juste un instant. Maître Neuman, on va passer à la contre-preuve, parce que, malheureusement, on rejette votre demande.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien, alors, bonjour à nouveau.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, Maître Tremblay.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Alors, oui, donc, on va demander l'autorisation d'administrer notre contre-preuve. Et, on a déposé le document au SDÉ, qui va faire l'objet d'une courte présentation de la part de monsieur Neyrinck. Et, c'est en réponse aux discussions qui ont eu lieu pendant la preuve des intervenants, concernant ce rapport-là, qui s'appelle « Analyse d'impact réglementaire du règlement d'application de la loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants ». Donc, c'est le rapport qui est en lien avec la Loi ZEV, là. Vous avez entendu, dans l'audience, le ZEV Mandate. En français, c'est « VZE ».

Donc, j'ai eu des échanges avec, notamment, monsieur Breton, lors du contre-interrogatoire sur la répartition du nombre de véhicules tout électrique, versus hybride rechargeable. Et, les commentaires, là, qui utilisaient ce rapport-là nous ont un peu surpris, et on voulait bien expliquer, de la part de monsieur Neyrinck, le contexte et les chiffres qui sont présentés ici. Ça va vous permettre de bien apprécier l'ensemble de

nos prétentions.

Et là, je vois mon confrère qui grouille à côté, là. Je n'ai pas terminé, encore. On est... Et moi, je vais vous mettre en garde contre un excès de formalisme procédural, surtout dans un dossier comme celui-ci, où c'est avant tout inquisitoire. D'une part, est-ce qu'on respecte les règles de la contre-preuve? Je pense que oui, pour les raisons que je vous ai indiquées.

Deuxièmement, c'est une bonne chose pour la Régie, je pense, que d'avoir un portrait le plus complet possible des éléments qui sont en cause. Et, ici, la répartition entre VEÉ et VHR est très importante, puisque, par conservatisme, le distributeur, vous le savez, n'a crédité à son projet que les économies... Pas les économies, je parle en efficacité énergétique, que les ventes de VEÉ, et non pas les ventes VHR, bien qu'il y a certains témoignage qui pourraient même laisser penser que ça pourrait être le cas. Alors, dans ce contexte-là la simple demande d'administrer une contre-preuve par monsieur Neyrinck sur ce document-là qui va nous en expliquer bien le contexte pour que vous puissiez bien apprécier le document et on prévoit une durée de dix (10) à

quinze (15) minutes. Merci.

(8 h 46)

LA PRÉSIDENTE :

Maître Turmel?

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui, bonjour. Puis loin de nous l'idée d'être indûment formalistes et tout ça mais parfois il arrive que la Régie ait accepté des contre-preuves par un distributeur, là n'est pas la question. Mais qu'avons nous devant nous? Nous avons un document dont Hydro-Québec n'est pas l'auteur à ma compréhension. Si on veut juste descendre, Madame la Greffière, c'est un document du gouvernement du Québec. Et là, on veut mettre dans la boîte de témoin quelqu'un d'Hydro-Québec qui ne l'a pas confectionné, manifestement, et donc pour le faire parler sur des chiffres qu'il voit dans le tableau, j'imagine dans un tableau à la page X ou Y. Ça m'apparaît, mon Dieu, on s'éloigne de l'équité procédurale. C'est une chose d'être trop formaliste et c'est une chose aussi de ne pas être équitable.

Là, en contre-preuve, c'est pour répondre à des données nouvelles des faits qui n'apparaissent pas, ce document-là date de décembre deux mille dix-sept (2017). Si HQ avait eu une vision plus

large, peut-être l'aurait-il déposé ce document, de un, document qui n'est pas, bon, qui n'émane pas d'eux. Mais là, on va mettre dans la boîte un témoin qui va venir simplement parler de chiffres qui apparaissent au tableau, au document, voyons au rapport, pardon.

Alors, ce dépôt-là m'apparaît tardif, simplement. On dépose un document qui est fait depuis dix-huit (18) mois et quelqu'un va venir nous parler, monsieur Neyrinck va venir nous parler de certains chiffres qui y apparaissent. Et puis là, en plus, le procureur d'HQ nous dit c'est pour justement venir ajouter sur ce que monsieur Breton a dit.

Monsieur Breton, ma compréhension, le témoin de SÉ-AQLPA, c'est ça, il est dans ce dossier-ci objectivement avec HQ. Alors, là c'est pas, non seulement on a une tentative par maître Neuman de faire un ajout, ça ne fonctionne pas, et là, en parallèle, voici-tu pas que HQ veut ajouter un élément pour en redire davantage sur ce que monsieur Breton, c'est ce que maître Tremblay a dit, a témoigné.

Moi, s'il m'avait dit oui, bien, c'est justement, répondre à un point avancé par monsieur

Blain ou madame De Tilly sur une affirmation qui là, peut-être, on va écouter la preuve, mais là, c'est pour venir en redire sur un témoin qui est objectivement en sa faveur, qui est monsieur Breton. Alors, je m'oppose, tel que demandé, au dépôt de ce document-là, tel que demandé.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Sicard?

Me HÉLÈNE SICARD :

Alors c'est les mêmes règles que tout à l'heure que je vous ai exposées, contre-preuve : est-ce qu'il y a eu un élément nouveau d'apporté dont le Distributeur ne pouvait avoir connaissance avant et qui ajouterait ou qui lui permet de répondre à quelque chose qui n'était pas dans les preuves des intervenants ou même dans sa propre preuve à lui.

Maintenant, un des éléments qui a été largement discuté dans la preuve du Distributeur, puis il a répondu à des questions, ce sont les VEÉ versus les VHR. Puis là, il nous dit c'est ça dont il veut reparler, c'est cette répartition. Dans sa preuve, on comprenait que les VHR étaient appelés à disparaître. Là, il nous dit, bien, c'est parce qu'on n'a pas calculé un effet s'il y a des VHR sur la consommation, puis là, on veut vous parler de

ça. Ça, ça aurait dû être dans sa preuve initiale s'il voulait parler de ça.

C'est toute la problématique de ce dossier-ci où on a des intrants, des hypothèses qui n'ont pas été, et c'est ce qu'on vous a dit dans notre preuve, UC, suffisamment travaillées. C'était son fardeau de preuve initial.

Si ce document était sorti hier, je peux comprendre que là, il nous arrive puis il vous dise il y a des nouvelles données qui sont importantes, voyons le document. C'est pas un document caché, c'est un document public, il date de deux mille dix-sept (2017).

(8 h 51)

Je trouve, honnêtement, surtout dans le contexte du présent dossier où on est à cheval entre la réglementation puis le droit commercial presque avec ces... ces nouvelles bornes. Je trouve inacceptable qu'on vous fasse une demande comme celle-là et je vais vous demander de la rejeter.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Sicard. Maître Neuman.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Merci, Madame la Présidente.

Je vous soumets que le présent dossier

porte sur un Plan de déploiement de dix (10) ans, c'est une décision que vous aurez à prendre quant à ce plan. Il y a une politique énergétique du gouvernement qui fixe... qui fixe des objectifs ambitieux, il y a une loi qui vous mandate de jouer un rôle quant à la reconnaissance des actifs et des dépenses de ce plan et votre décision doit être rendue... doit être la meilleure à être rendue dans l'intérêt public et dans le respect des autres critères qui sont énoncés notamment à l'article 5 de la Loi sur la Régie de l'énergie, le développement durable, l'équité.

Et comme je l'ai mentionné tout à l'heure, ceci n'est pas un tribunal judiciaire, c'est un tribunal dont les règles de procédure sont plus souples et où la Régie même d'office pourrait... pourrait elle-même convoquer des témoins, elle... elle a une infinité de pouvoirs à sa disposition dont les tribunaux judiciaires... les tribunaux judiciaires n'ont pas.

Donc, nous appuyons... nous appuyons la demande, en fait, c'est pas une demande le fait que Hydro-Québec Distribution souhaite faire une contre-preuve, ce droit à la contre-preuve existe déjà, il était déjà prévu au calendrier même et

selon notre compréhension, le témoin d'Hydro-Québec a l'intention de parler d'un élément qui a été mentionné notamment par notre témoin mais d'autres témoins ont aussi parler du sujet et notre compréhension c'est que pour faire... pour tenir ces propos devant vous en contre-preuve, le témoin a l'intention de citer un document d'Hydro-Québec... un document du gouvernement du Québec. Donc, il ne s'agit pas de mettre en... d'avoir le témoin qui est l'auteur du document du gouvernement du Québec, il s'agit d'avoir un témoin d'Hydro-Québec qui a à répondre à certains propos qui ont été tenus et dans le cadre de cette réponse, il a l'intention de citer un document qui existe, un document gouvernemental.

Ça fait que nous vous soumettons que Hydro-Québec devrait pouvoir faire sa contre-preuve.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Neuman.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Moi, j'ai quelques éléments de réplique à ce qu'on a entendu.

Tout d'abord, mon confrère, le procureur de l'AQCIE-FCEI, mentionne que monsieur Neyrinch n'a

pas confectionné le document, effectivement, puis c'est le cas d'un grand nombre d'autres études dans le présent dossier. Les témoins ont cité, on parle d'un paquet d'autres études, alors, c'est permis, c'est fait, il y en a plusieurs qui ont été versées au SDÉ, et dans ce cas-ci, bien, c'est encore mieux parce que c'est le gouvernement qui est l'auteur.

Donc, ce n'est pas du tout un argument en faveur du rejet de notre demande de ce matin; non plus que la date de rédaction du document versus la date du dépôt, c'est selon ce qui se produit dans les audiences.

Et contrairement également à ce qui a été mentionné, il y a un désaccord, hein, entre le témoignage de monsieur Breton et le témoignage des représentants d'Hydro-Québec sur la question du taux de pénétration, hein, c'est ce que monsieur Breton a dit. Donc, lui, il a témoigné sur ses discussions avec les constructeurs automobiles et ça, pour moi, c'était nouveau, qui, selon... selon lui, on s'en allait vers une... une plus grande pénétration des VHR en raison de cet élément-là et il faisait le lien avec le tableau qui est... qui est présenté.

Donc, c'est tout à fait dans l'ordre de la

contre-preuve. On n'est pas à cheval entre la réglementation et le droit commercial, on est dans la réglementation, c'est inexact de dire ça, et c'est un système inquisitoire qui permet à la Régie d'aller chercher, comme le disait mon dernier confrère, un ensemble d'informations le plus complet possible pour rendre une décision.

Maintenant, si vous parlez d'équité procédurale, c'est moi qui vais finir par avoir un problème avec l'ensemble de vos décisions. Vous refusez mon témoignage d'expert pour des motifs qui, à mon avis, sont... sont questionnables au niveau de l'équité procédurale puisque ça n'avait jamais été allégué ça par la contestation et là, vous avez... si vous refusez également ma demande de contre-preuve pour des motifs indûment procéduraux c'est moi qui vais finir par avoir un problème parce que je ne suis pas capable d'administrer l'ensemble de... de mes éléments en réponse à un paquet de preuves d'intervenants et on ne peut pas, évidemment, tout prévoir tout ce qui se passe dans une audience. Alors j'appuie fortement sur notre demande de ce matin. Je pense que c'est dans l'intérêt du dossier. Je pense que c'est bon pour la Régie de bénéficier de cette

information-là. Je vous remercie.

Et normalement, c'est moi qui ai une réplique. Maître Turmel devrait vous demander la permission avant de demander une supplique.

(8 h 56)

Me ANDRÉ TURMEL :

Avec votre permission, Madame la Présidente, je suis très très très étonné des propos d'un procureur d'HQ qui remet sur le banc, devant vous, en doute votre décision rendue hier. Je ne sais pas à quoi joue maître Tremblay. Il ne nous a pas habitués à ça, mais c'est... c'est une première qu'un procureur vienne jouer du « HQ n'est pas content puis moi, le procureur d'HQ, je remets en doute vos décisions. »

Écoutez, j'espère qu'il s'est mal exprimé, mais je vous demande de, un, ne pas... ces paroles-là m'apparaissent totalement non pertinentes à la décision que vous devez rendre, de un. Et je veux simplement ajouter que sur ce qui nous concerne le plus, c'est que, oui, déposer une étude, on en a fait plein, mais là-dedans s'il veut faire... Le fait que l'étude existe, O.K., elle existe, elle est là. Mais, de faire témoigner pour en faire des faits, t'sais, ajouter des faits... Une étude,

c'est un fait, mais les chiffres qu'il y a dans l'étude, c'est pas nécessairement des faits avérés là.

Alors, c'est ça qu'on tente de mêler un peu, qu'on va vouloir peut-être tenter de mêler un peu en disant « l'étude a reconnu tel chiffre, tel chiffre, tel chiffre » bien c'est une étude. Alors, oui, la preuve factuelle de l'étude, elle est là, elle existe. Mais, ils veulent faire venir un témoin pour venir dire « dans le tableau, il y a des chiffres » et transformer ça ainsi en fait, ce n'est pas acceptable.

Me NICOLAS ROY :

Maître Tremblay.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui.

Me NICOLAS ROY :

Dans votre preuve, celle de E3, il y avait une page complète sur le ZEV, à la page 10. Est-ce que c'est... Ah! Excusez-moi. Dans le document B-0042 qui a été déposé par E3.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Laissez-moi prendre cette pièce, si vous voulez bien. Alors, B-0042, c'est la présentation.

Me NICOLAS ROY :

Oui. À la page 10.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien, il y a effectivement une planche sur les parts de marchés que monsieur Horii évaluait là en l'absence du programme d'Hydro-Québec qui était à sept point cinq pour cent (7,5 %). Puis lui, il estimait que ce taux-là était du même ordre que celui imposé par la Loi ZEV. C'est un fait, mais ce dont on veut parler aujourd'hui, c'est plus que ça. C'est pas la même chose.

C'est vraiment en réponse à ce qui a été fourni par le témoin Breton qui fait un lien entre la Loi ZEV, le rapport qu'il a mentionné dans sa preuve, à la lumière d'un nouvel éclairage qui est celui de ses discussions avec les transporteurs pour appuyer fortement sur le fait que les véhicules hybrides rechargeables sont appelés à prendre une place beaucoup plus importantes dans les prochaines années. Alors, c'est sur ce point-là qu'on veut s'exprimer, tout simplement, ce matin.

Me NICOLAS ROY :

Et pour vous, c'est pas de réargumenter ce qu'il y a dans le document de E3?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Aucunement. Aucunement. Ça ne vient pas... Ce qu'on ne veut pas dire ici, c'est « est-ce que les parts de marchés évaluées par le rapport sur la réglementation VZE, est-ce que ce sont de... ce sont... c'est réaliste ou est-ce que ça devrait être révisé » c'est pas du tout ça. C'est de dire, bon, ce qu'on lit là, à la lumière de ce qui a été dit par le témoin Breton, compte tenu de la méthodologie derrière ce rapport-là, c'est ça qu'on veut présenter en contre-preuve. Donc, ce n'est... on ne veut pas revenir sur ce qui est écrit là. Ça, c'est écrit là puis c'est pas là-dessus que... c'est pas là-dessus, pardon, que le témoin entend s'exprimer, pas du tout.

(9 h 02)

LA PRÉSIDENTE :

Maître Tremblay, alors d'abord juste vous mentionner que effectivement là on considère que vous n'avez pas à commenter les décisions de la Régie ici, c'est pas vraiment l'endroit pour le faire, juste vous dire ça dans un premier temps.

Et deuxièmement, on va entendre votre contre-preuve dans la mesure où, effectivement, monsieur Breton est venu mettre en contradiction

vos chiffres avec les siens. Alors, on va écouter votre contre-preuve.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Je vous remercie. Alors, je suis désolé si j'ai pu vous heurter, ce n'était pas l'intention. L'idée, c'est d'amener le point que l'équité procédurale, ça ne s'applique pas seulement aux intervenants mais également au demandeur dans un dossier. Je vous présente mes excuses pour mes propos qui ont pu dépasser ma pensée.

Alors, je vais demander à monsieur Neyrinck de se présenter dans la boîte des témoins. Et je vais demander à madame la greffière de procéder à son assermentation puisqu'il avait été libéré de son serment.

CONTRE-PREUVE HQD

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce douzième (12e) jour du mois d'avril, A COMPARU :

MICHAËL NEYRINCK, délégué principal Développement des affaires en électrification des transports, domicilié au 7080, avenue de Montpensier, Anjou, Montréal (Québec);

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

INTERROGÉ PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Q. **[1]** Monsieur Neyrinck, à la lumière du témoignage de monsieur Breton en interrogatoire en chef et en contre-interrogatoire, et à la lumière également du document qui s'appelle « Analyse d'impact réglementaire du règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants », qui est la pièce B-0048, pouvez-vous nous faire part de vos constats à la suite de l'ensemble de cela et de la lecture approfondie de l'analyse de ce document?

R. Alors, comme vous l'avez mentionné, Maître Tremblay, ce document a été cité par plusieurs intervenants, donc, effectivement, SÉ-AQLPA mais également l'UC, pour différentes raisons, que ce soit pour la proportion du nombre de véhicules, mais également pour ce qui est de la consommation réelle des véhicules ou encore le nombre de kilomètres parcouru. Et le Distributeur lui-même, dans son mémoire, s'y réfère pour ce qui est du

nombre de kilomètres annuels parcourus. Donc, ce document a fait l'objet de plusieurs reprises, tant dans les preuves que dans les témoignages récents.

Alors, ce que j'ai demandé, j'ai demandé à madame la greffière de bien vouloir m'accompagner là-dedans. Mon but n'est effectivement pas de refaire une lecture exhaustive du document, d'essayer d'aller à l'essentiel, pas uniquement de regarder des chiffres mais également de regarder des mots. Donc, dans un premier temps, je vais vous demander d'aller à la page 2 du document. Donc, la page 2 dans le document qui se trouve à être... effectivement toute une préface.

Mon point ici, là, c'est uniquement de remettre les choses rapidement dans leur contexte. Donc, je vais juste lire la première ligne sous le chapitre intitulé « Constructeurs automobiles assujettis » :

> La loi VZE vise les constructeurs qui vendent annuellement au Québec plus de 4500 véhicules.

Je vais m'arrêter là. Je vais aller tout de suite dans la même page au paragraphe 2 intitulé « le système de crédits » et vous lire la dernière phrase qui dit que :

> De plus, les années modèles 2014 à 2017 (neuf ou remis en état) génèrent des crédits bonus qui peuvent être utilisés pour couvrir les exigences des années modèles 2018 et subséquentes.

Vous allez voir où je vous amène avec ça. C'est uniquement une mise en contexte. Et je vous amène tout de suite à la page 3. Voilà ici le tableau. Donc, le tableau, on peut voir que sont assujettis les constructeurs moyens - donc la deuxième colonne - également les grands constructeurs - la troisième colonne - avec une sous-section pour les grands constructeurs. Le minimum, alors ce qu'on appelle les VZE. Je vais vous faire une petite mise en contexte. VZE, véhicules zéro émission, qui pourraient être comparables aux véhicules tout électriques. La comparaison, on va le voir dans le document, les VFÉ (véhicules à faible émission) qui pourraient, eux, être comparables à des véhicules hybrides.

(9 h 07)

Donc en fait simplement, à ce tableau on voit nettement que seuls les grands constructeurs sont assujettis à un minimum de ventes de véhicules

tout électrique.

Donc, Madame la Greffière, si vous voulez bien, je vous amène à la page 6. Alors cette fois-ci, encore un tableau et alors, on voit effectivement qui sont les grands constructeurs, qui sont les constructeurs moyens.

Mais ce que j'aimerais attirer à l'attention de la Régie, ce sont les constructeurs qui sont non assujettis par cette loi véhicules zéro émission et on voit nettement Jaguar, Land Rover, Volvo, Tesla, Ferrari, et caetera. Alors, trois éléments importants.

Jaguar a sorti en fin d'année dernière un modèle tout électrique qui s'appelle le I-Pace. Ce véhicule est le véhicule déclaré meilleur véhicule de l'année deux mille dix-neuf (2019) pour les véhicules tout électrique. Alors, est-ce qu'on pourrait penser que cette réalité va intéresser des futurs consommateurs qui pourraient se mettre à acheter des Jaguar parce qu'ils vont avoir le meilleur véhicule? Je vous laisse en juger.

Pour ce qui est de Volvo, Volvo a déclaré dans sa politique depuis deux mille dix-sept (2017), à partir de deux mille dix-neuf (2019), qu'il ne produirait plus aucun véhicule cent pour

cent (100 %) à combustion interne. Donc, à partir de deux mille dix-neuf (2019), le constructeur part sur une ligne très claire, uniquement des véhicules thermiques accompagnés d'un moteur électrique, donc des hybrides, mais également une gamme complémentaire de véhicules tout électrique, ce qui devrait permettre, pour les électromobilistes québécois d'aller voir ce constructeur qui est effectivement peu présent sur les routes actuellement.

Puis finalement, et le plus intéressant, Tesla. Tesla est complètement mis hors de cette étude pour ce qui est de son empreinte au niveau des parts de marché mais Tesla représente quand même un joueur important en termes de constructeurs de véhicules tout électrique. Et avec son Model 3 qui est quand même le modèle électrique le plus vendu au monde et qui rapidement va être modèle le plus présent sur les routes du Québec en termes de véhicules tout électrique, Tesla a une importante part de marché qui serait souhaitable de considérer.

Alors, je vais continuer. Madame la Greffière, je vous amène à la page 8. Alors, juste descendre un tout petit peu si vous voulez bien,

juste à la section écrites « Scénarios ». Je vais vous lire la deuxième ligne de ce paragraphe.

> L'élément principal qui distingue le scénario de base du scénario du règlement est l'évolution des ventes de véhicules zéro émission et de véhicules faibles émissions des constructeurs assujettis.

Alors, je vais compléter cette information-là, Madame la Greffière, en vous amenant à la page 10 et je vais vous demander de descendre au dernier paragraphe ici. Donc, je vais vous lire la première phrase mais, en fait, qui répète un peu la précédente mais qui devient plus précise. Donc :

> Les ventes de véhicules zéro émission et de véhicules à faibles émissions attribuées exclusivement au règlement.

Donc, on voit bien que le but de l'étude ne porte, en fait, la portée de l'étude ne s'applique qu'à ce règlement de véhicules zéro émission et ne tient pas en compte les autres incitatifs que pourraient être les subventions à l'acquisition, que pourraient être la présence de bornes et j'en passe. Mais je continue également :

> C'est-à-dire la différence entre les

ventes du scénario du règlement et celles du scénario de base.

Alors pour cet élément, bien en fait, ça ressemble pas mal à un calcul d'effet induit parce que, en fait, ça compare deux tendances, donc celle d'un scénario où il n'y aurait pas eu le règlement véhicules zéro émission et celle d'un scénario avec un règlement.

Donc, certains témoins ont précisé que c'était quelque chose de nouveau, un calcul d'effet induit. Alors j'entends bien mais on voit que le gouvernement s'est lui-même appuyé sur une étude qui lui aussi s'appuie sur un calcul d'effet induit et le Distributeur, quant à lui, parce qu'ici dans cette étude, il n'est fait aucunement mention de la méthodologie utilisée.

Le Distributeur, quant à lui, a tenté d'être le plus objectif possible et a demandé, donc, à un expert du domaine de mesurer cet effet pour des fins d'analyse économique. Et donc, comme il l'a précisé, ça a été appuyé, donc, à la fois sur du benchmarking, sur une méthodologie qui, on le voyait, utilisait trois approches complémentaires, à savoir l'élasticité relative, le nombre de véhicules tout électrique sur le nombre

de véhicules non électrique, mais surtout par rapport à la portion du nombre de bornes de recharge rapide attribuées effectivement après la croissance des parts de marché. Donc, le tout basé sur des études sérieuses.

(9 h 12)

Donc, Madame la greffière, je vais continuer, je vous amène à la page 12. Alors, effectivement, ici, je ne souhaite pas remettre en question la véracité des... des chiffres, je dis juste que, et je vais y revenir parce que c'est mon prochain commentaire, je voudrais juste mettre en corrélation des faits.

Donc, cette étude, effectivement, a été faite en deux mille dix-sept (2017) et on a la chance à présent d'être en deux mille dix-neuf (2019) et de pouvoir comparer avec... avec une réalité notamment pour l'année deux mille dix-huit (2018). Alors, on voit ici une proportion de VFÉ, donc, d'hybrides, de soixante-six pour cent (66 %) par rapport à une population de véhicules hybrides... de véhicules tout électrique, pardon, de trente-quatre pour cent (34 %). Donc, on dit bien qu'on regarde le scénario du règlement à la deuxième colonne et que ce scénario de règlement

est celui qui... qui devrait avoir un impact important sur le nombre de ventes de véhicules.

Bon, alors, comme je disais, si on regarde factuellement les ventes réalisées en deux mille dix-huit (2018) puis je vais m'appuyer uniquement sur le document utilisé par SÉ-AQLPA, je ne sais pas si vous vous souvenez, la fameuse balance qui est en fait le document produit par l'Association des véhicules électriques et on voyait donc une balance qui donnait une proportion de cinquante-trois pour cent (53 %) de véhicules hybrides en deux mille dix-huit (2018) pour quarante-sept cent (47 %) de véhicules tout électrique. Donc, je ne remets pas ces chiffres en question, ils sont totalement exacts, mais on voit bien ici qu'on a pas les mêmes proportions de véhicules tout électrique.

Bon. Alors, maintenant, comme je vous disais, et c'est intéressant de regarder quant on a l'information, qu'est-ce qui s'est passé en deux mille dix-neuf (2019)? Alors, c'est sûr qu'on est très peu... très peu avancé dans l'année. On regarde ici ce règlement qui donnerait - je ne cherche pas à comprendre et on va le voir pourquoi - en fait, un très faible de taux de

pénétration des véhicules tout électrique en deux mille dix-neuf (2019), c'est même assez surprenant, et quatre-vingt-cinq pour cent (85 %) de véhicules hybrides. Alors, on va... on va essayer pourquoi. Et je vous avais dit, en préambule, là, on parlait de crédits puis on est capable d'aller chercher des crédits attribués sur des ventes depuis deux mille quatorze (2014), je vais... je vais y revenir.

Donc, on regarde, 85.15, j'avais cité dans mon témoignage les ventes des immatriculations au mois de mars en France et je disais que c'était soixante-dix-neuf pour cent (79 %) pour des véhicules tout électrique. Alors, ce matin, avant de venir, j'ai repris les derniers chiffres de la SAAQ pour les immatriculations des véhicules électriques au mois de février sachant que les chiffres du mois de mars ne sont pas encore publiés au moment où je vous parle. Alors, au mois de février, il y a eu donc un total de véhicules électriques immatriculés sur les routes du Québec donc en février deux mille dix-neuf (2019) de mille trois cent soixante-quinze (1375) véhicules. Le nombre de véhicules tout électrique est de huit cent trente-deux (832), le nombre de véhicules hybrides est de cinq cent quarante-trois (543).

Alors, je vous donne les pourcentages : véhicules tout électrique, soixante et un pour cent (61 %), véhicules hybrides, trente-neuf pour cent (39 %).

Et tout le monde s'entendra sur le fait que le mois de février n'est pas le meilleur mois pour les ventes de véhicules, par contre, on voit ici la nette proportion des ventes pour les véhicules tout électrique.

Alors, Madame la greffière, j'ai bientôt fini, je vous emmène à la page 14, si vous voulez bien.

Je vais vous amener dans le... dans le paragraphe qui est encadré effectivement. Alors, je vais vous lire la première ligne.

> Les ventes de véhicules zéro émission et de véhicules à faible émission estimées dans cette étude représentent l'effort minimum pour les constructeurs automobiles pour atteindre les exigences du règlement.

Alors, qu'est-ce que ça veut dire? Bien, ça veut dire ce qui est écrit, que cette étude ne donne que le « Worst Case Scenario », à savoir le minimum attendu par les constructeurs pour se conformer à ce règlement qui les oblige à... et l'étude ne

tient pas du tout compte de leur volonté commerciale de vendre le plus de véhicules possible, uniquement, ce qui est souligné et marqué en gras, l'effort minimum.

Alors, je vais continuer. Donc, les véhicules, pour atteindre...

Elles sont basée sur une autonomie estimée...

Bon, pour le scénario moyen de carb deux mille dix-sept (2017).

... et de la domination de la Chevrolet Bolt...

Volt, pardon. La Volt est une hybride.

... sur le marché québécois.

Alors, on l'a dit, cette étude s'appuie principalement sur le goût des québécois pour le véhicule Volt à l'époque, ce véhicule est discontinué par le constructeur Chevrolet, GM, et il a clairement annoncé que c'est parce que le véhicule Bolt tout électrique va lui succéder et ses parts de marché sont en nette progression, à tel point, même, que ce constructeur vient d'annoncer, il y a deux semaines, la sortie d'un deuxième modèle tout électrique. Et je continue, donc, à la dernière ligne de ce même paragraphe :

(9 h 17)

Également, les ventes de véhicules zéro émission et de véhicules à faible émission ne tiennent pas compte de l'engouement grandissant des Québécois pour l'auto électrique.

Alors, je vous amène, Madame la greffière, si vous voulez bien, à la page 19. On va aller dans le tableau. Voilà.

Alors, ici, là, encore une fois, je ne conteste pas du tout les chiffres. Ils sont ce qu'ils sont pour l'étude et l'objectif qui était recherché. Je veux juste regarder le total du nombre de véhicules qui a été estimé par l'étude sur l'horizon deux mille vingt-cinq (2025), avec un cumul, en bas, total, de pratiquement 200 000 véhicules. Puis, la troisième colonne, donc on associe à ce nombre de véhicules des bornes de 400 volts, qui sont les fameuses BRCC de 50 kilowatts. Donc, il n'y a pas de répartition, dans le tableau, entre les tout électriques et les hybrides. Par contre, il est clairement compris que les bornes de 400 volts s'adressent uniquement à des véhicules tout électriques.

Alors là, on se retrouve, c'est facile à

faire, il suffit de faire une proportion, avec un ratio de 1 pour 200. Ce qui se trouve, à l'horizon deux mille vingt-cinq (2025), être exactement le ratio du Distributeur, et je vais vous prier de me croire, je n'avais pas fait ce calcul-là avant hier soir. Donc, le ration de 1 pour 200.

Maintenant, si je regarde le nombre de bornes rapides pour ce nombre de véhicules, donc 971 bornes toutes électriques pour pratiquement 200 000 véhicules, puis que je regarde le scénario du Distributeur. Alors, ils ont deux mille vingt-cinq (2025), le distributeur prévoit 240 000 véhicules tout électrique. Mais, ce qui est intéressant, c'est de comparer des pommes avec des pommes. Et, à ce moment-là, je vais regarder tous les VEÉ, donc les véhicules électriques, y compris les hybrides, et le scénario du Distributeur prévoit 341 000 véhicules. Donc, comparons 200 000 par rapport à ce nombre de bornes, et comparons, donc, les projections du distributeur à 341 000 véhicules électriques. Nous aurions, avec les calculs faits dans cette étude, 1706 bornes, qui est bien plus que ce que le Distributeur demande à l'horizon deux mille vingt-sept (2027), avec 500 000 véhicules.

Et, finalement, je vous emmène, pour finir, à la page 21. Alors, on va regarder le tableau. Plusieurs informations intéressantes. Donc, effectivement, le Distributeur a utilisé, a fait référence à ce tableau comme étant la somme minimale à prendre pour le nombre de kilomètres. Parce qu'on voit ici 18 600 kilomètres pour des hybrides, et pratiquement 16 000 kilomètres pour des tout électriques. Alors, il est clair que le distributeur a pris une valeur de 18 000 pour les tout électrique, tout simplement parce que l'étude ici, pour ce qui est des kilomètres, on le voit à la distance parcourue, il y a marqué, dans le haut de l'intitulé de la colonne : « kilomètres, petit 1 » Bien, le petit 1, effectivement, c'est des études, une source Extract de recherche marketing deux mille quatorze (2014). Alors, est-ce qu'on peut imaginer que des véhicules tout électrique, en deux mille quatorze (2014), n'avaient pas assez d'autonomie pour parcourir plus que le 16 000 kilomètres? Tout porte à y croire. Et, notamment, je pense que le dépôt de l'engagement numéro 4 confirme que les véhicules tout électrique font plus de kilométrage. Mais, effectivement, FleetCarma le confirmait également, 18 600

kilomètres, donc mesurés sur des vrais véhicules au Canada, 18 000 kilomètres pour les véhicules électriques, et on le voyait, donc, dans cette étude un peu plus détaillée. Au Québec, pour les tout électrique, on était plus dans de l'ordre du 21 000 kilomètres parcourus annuellement.

Donc, ça, c'était la première information, pour ce qui était intéressant par rapport au nombre de kilomètres parcourus. L'UC a parlé, effectivement, de ce tableau. Mais elle, pour ce qui est de la consommation d'électricité. Donc, elle disait qu'elle était d'accord avec les calculs de consommation d'électricité. Elle est d'accord avec le calcul de consommation d'électricité mais, à la fois, elle considère uniquement 14 300 kilomètres. Donc, on le voit ici, ce n'est 14 300 kilomètres, la valeur de référence, c'est plus 16 000. Et, le distributeur dit qu'elle est plus haute que ça.

(9 h 22)

Donc là l'idée, c'est de regarder la consommation d'électricité. Alors, on le voit un véhicule hybride, vingt et un kilowattheures (21 kWh) pour cent (100) kilomètres, et un véhicule tout électrique, dix-neuf kilowattheures (19 kWh)

pour cent (100) kilomètres.

Donc, encore une fois, le Distributeur n'a pas pris dix-neuf (19), a pris vingt et un (21) parce que ce sont des données les plus récentes sur l'ensemble du parc de véhicules au moment de faire sa preuve, une information fournie par Ressources naturelles Canada.

Alors, c'est sûr que certains intervenants ont critiqué les hypothèses du Distributeur à l'effet qu'on ne voyait pas d'amélioration de l'efficience pour les constructeurs au fil du temps. Alors, à ça, il est clairement... il est clairement établi que...

Si je prenais l'exemple d'un véhicule thermique, la Honda Civic qui fait partie des véhicules les plus vendus au Québec. Sur cent (100) kilomètres, admettons qu'elle ferait une consommation de sept litres aux cent (100). Ce sept litres aux cent (100) moyen est toujours dépendant de son utilisation, qu'elle soit fait en ville ou sur autoroute. Et puis donc vous avez neuf litres aux cent (100) en ville, six litres sur autoroute, vous faites la moyenne, vous êtes à sept litres.

Mais, personnellement, je n'ai jamais été capable, moi, avec mon véhicule et les véhicules

que j'ai eu par le passé, d'être exactement en ligne avec la consommation que pouvait me donner le constructeur. J'ai toujours utilisé beaucoup plus d'essence. Et effectivement, ça peut dépendre aussi de la façon dont on utilise son véhicule, à savoir si on est un peu trop fort sur la pédale de gaz.

Alors, c'est sûr que j'entends, j'entends qu'il y a une évolution technologique et qu'on pourrait estimer que l'efficience ferait que la consommation pourrait diminuer dans le temps. Je voudrais juste attirer votre attention sur le fait également que tout le monde a été d'accord pour dire que l'autonomie était pour être grandissante au fil du temps.

Prenez mon Honda Civic qui a quatre cent cinquante (450) kilomètres d'autonomie, si je veux lui en faire huit cents (800), je vais mettre un plus gros réservoir et je vais avoir à ce moment-là plus d'essence. Se pourrait-il que mon véhicule soit du coup beaucoup plus lourd et consomme beaucoup plus.

Alors là, je vais vous parler des véhicules électriques et le parallèle est encore plus saisissant parce que ce qu'il faut savoir, c'est qu'aujourd'hui, ce qui limite les constructeurs

automobiles, c'est le prix des batteries. Quand ce prix va diminuer avec le temps, et, ça, ça s'en vient, on voit que, l'autonomie, elle va être directement bénéficiaire parce que les constructeurs vont pouvoir mettre plus... un plus grand nombre de packs de batterie par véhicule et, par là même, augmenter l'autonomie.

Qui dit augmenter le nombre de packs de batteries dit augmenter le poids et c'est ce qui va arriver. À l'avenir, les véhicules qui sont déjà excessivement lourd, un véhicule électrique pèse beaucoup plus lourd qu'un véhicule thermique. Ce qui va arriver à l'avenir, c'est que ces véhicules-là vont avoir une plus grande autonomie, mais vont être également plus lourd et donc vont consommer plus d'énergie.

Donc, effectivement le Distributeur a basé sa réflexion sur sa connaissance aujourd'hui, vingt et un kilowattheures (21 kWh) pour cent (100) kilomètres, et a pris en compte les différents éléments pour dire qu'on gardait cette révolution sur le fil du temps. Alors, voilà qui complète mon témoignage.

Q. **[2]** Merci, Monsieur Neyrinck. Alors, le témoin est disponible pour répondre à des questions s'il y en

a.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que... Maître Turmel, avez-vous des questions? Non. Maître Neuman?

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Madame la Régisseur, nous demanderions respectueusement une pause de cinq minutes pour que je puisse échanger avec monsieur Breton pour poser les questions.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Parfait. Merci.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Merci.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

_____

REPRISE DE L'AUDIENCE

(9 h 36)

LA PRÉSIDENTE :

Maître Neuman?

CONTRE-INTERROGÉ PAR Me DOMINIQUE NEUMAN :

Merci, Madame la Présidente. Bonjour, Monsieur. Dominique Neuman pour Stratégies énergétiques et l'AQLPA.

Q. **[3]** Vous avez fait un calcul à partir d'un des tableaux du rapport et êtes arrivé à la conclusion

que le gouvernement du Québec envisageait deux cents (200) véhicules par BRCC, c'est bien cela?

R. On arrivait effectivement à un ratio assez simple, effectivement un ratio de un pour deux cents (200).

Q. **[4]** D'accord. Et la proposition d'Hydro-Québec est de deux cent cinquante (250) véhicules par borne?

R. La proposition du Distributeur est un ratio cible à terme à l'horizon deux mille trente (2030) de un pour deux cent cinquante (250). Mais je le rappelle qu'il démarre à un pour cent douze (112) en deux mille dix-huit (2018) avec une progression avec les années.

Q. **[5]** Mais vous êtes d'accord que si le ratio était de deux cents (200) véhicules par borne, donc proportionnellement le nombre de BRCC requises serait plus grand par rapport à votre projet?

R. Exactement.

Q. **[6]** Et donc, même si le ratio entre... le ratio de véhicules tout électrique, entièrement électrique était plus faible par rapport aux véhicules hybrides rechargeables qu'on pourrait, que d'une certaine manière l'un compenserait l'autre?

R. Je vais vous demander de me reposer cette question.

Q. **[7]** Même si le ratio entre des véhicules entièrement électrique était plus faible que ce que

vous proposez, que vos hypothèses, par rapport aux véhicules hybrides rechargeables, si le ratio lui-même de véhicules par borne diminue par rapport aux hypothèses, dans ce cas, l'un peut compenser l'autre et on peut arriver à la même quantité ou à une quantité supérieure de BRCC requises sur le réseau?

R. En fait pour y répondre, je n'amène pas la notion du ratio. Je confirme donc que les bornes de recharge rapide ne ciblent que les véhicules qui sont capables de les utiliser, donc à savoir les véhicules tout électrique compatibles avec cette recharge rapide et, effectivement, probablement une future génération, pas encore annoncée. Actuellement il n'y a qu'un modèle compatible hybride avec la recharge rapide.

Q. **[8]** Vous parlez de l'Outlander?

R. Je parle effectivement du Mitsubishi Outlander.

Q. **[9]** N'est-il pas exact qu'il y a également d'autres modèles PHEV Karma, BMW 3 qui sont des véhicules hybrides qui peuvent utiliser vos BRCC, en plus de l'Outlander que vous avez mentionné?

R. Pour ce qui est des véhicules Karma, si on regarde les statistiques, en fait on ne les a effectivement pas considérés parce que le nombre

d'immatriculations est encore très restreint. Et pour répondre à votre question, je n'ai pas l'information concernant la BMW, je dirais, sa possibilité d'utiliser la recharge rapide.

Q. **[10]** D'accord. Mais vous avez mentionné qu'il y a, selon vos propres termes, peut-être une nouvelle génération d'hybrides rechargeables qui pourrait utiliser votre BRC, et on parle de l'horizon de votre plan de déploiement?

R. Effectivement, j'ai tendance à croire, comme on l'a dit, que les véhicules hybrides rechargeables sont des véhicules de transition. Et cette transition passe par effectivement la possibilité d'offrir aux électromobilistes des véhicules capables d'utiliser tout type de bornes pour finalement finir par des véhicules qui seront tout électrique. Et encore une fois, je tiens à le préciser, le Distributeur n'a pas, comme ça a pu être mentionné, pris pour hypothèse que ces véhicules hybrides allaient complètement disparaître. Ce n'est pas du tout l'hypothèse du Distributeur. On parle d'un ratio qui respecte, je dirais, la Loi de Pareto, quatre-vingt, vingt (80/20). Donc, il resterait encore vingt pour cent (20 %) de véhicules hybrides sur les routes du Québec.

(9 h 40)

Q. **[11]** Et pour revenir à ce que je vous demandais et qu'il aura, qu'on envisage une génération de véhicules hybrides rechargeables qui utiliseront les BRCC?

R. Absolument. Et, qui verront leur autonomie électrique augmenter avec le temps.

Q. **[12]** Je vous remercie. Je n'ai pas d'autres questions.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Sicard?

Me HÉLÈNE SICARD :

Q. **[13]** Hélène Sicard, pour Union des consommateurs. Bonjour. Ce tableau que vous avez mis, qui est la page 21 de votre étude. Alors, confirmez-moi, là, mais je vois, à distance parcourue, un petit « 1 », et ça indique « source : Extract recherche marketing deux mille quatorze (2014) ». Madame la greffière, pouvez-vous nous amener à la page 45 du document? Oui. Alors, je m'excuse. Je suis incapable, à l'heure actuelle, dans mon état de fatigue, de prononcer votre nom. Alors, je ne vais même pas essayer. Mais, je vais vous demander de me lire ce qui est écrit, à côté de la source de ces chiffres, kilométrage, « Extract recherche

marketing deux mille quatorze (2014) ». Qu'est-ce qu'on y lit?

R. Alors :

> Extract recherche marketing deux mille quatorze (2014), sondage téléphonique auprès des participants au programme « Roulez électrique » réalisé par le Bureau de l'efficacité et de l'innovation énergétique BEIE.

Q. **[14]** O.K. Donc, je dois comprendre que les chiffres qu'ils ont fournis pour le kilométrage sont tirés d'un sondage téléphonique? C'est bien correct? Fait en deux mille quatorze (2014).

R. Alors, effectivement, c'est ce qui dit... C'est ce que dit l'étude. Mais, comme j'ai pu le préciser, le distributeur n'a pris ces valeurs que comme étant une source... La source minimale de référence. Donc, le distributeur ne s'est pas appuyé que sur cette source-là. Et, comme on l'a dit dans notre témoignage, on a regardé les données provenant du CAA-Québec, qui est également une source d'information crédible. Des informations venant de Tesla qui, eux-même, mesurent les distances parcourues, ce qui est complètement différent d'un véhicule thermique, aujourd'hui.

Personne ne mesure exactement ce que vous faites comme distance avec votre véhicule thermique, alors que Tesla, lui, le mesure en vrai. Et, finalement, on s'est référé à deux autres études. Celle de FleetCarma, et celle qui a été donnée dans l'engagement numéro 4, qui confirme 20 % de plus.

Q. **[15]** Avez-vous quand même vérifié.. « Oups ». Allô. Bon, voilà. Avez-vous quand même vérifié auprès de combien de personnes ce sondage téléphonique aurait été fait, et dans... De quelle manière les chiffres ont été compilés? Êtes-vous allé vérifier la méthodologie en arrière de « Extract recherche marketing »?

R. Alors, je n'ai pas vérifié le nombre de personnes qui ont été sondées, tout comme je n'ai pas, moi-même, appelé ces gens-là. Par contre, comme je vous le disais, je me suis appuyé sur différentes sources d'information, pour en arriver au chiffre de 18 000 kilomètres par an.

Q. **[16]** Savez-vous... Vous nous avez dit, tout à l'heure, vous nous parlez, là, vous vous êtes fié, entre autres, aux chiffres de Tesla. J'ai compris de votre témoignage, tout à l'heure, que vous avanciez que Tesla avait une part importante de marché mais, est-ce que je me trompe, ou est-ce que

la part de marché, pour véhicules électriques de Tesla, n'est pas que 7 %, au Québec?

R. Alors, vous ne vous trompez pas. Vous regardez les chiffres qu'effectivement, qui ont été donnés pour deux mille dix-huit (2018), avant l'avènement de la Model 3. Quand bien même, 7 % de véhicules tout électrique, sur le ratio tel quel présenté dans l'étude utilisée par le gouvernement, en l'excluant complètement, cela vient fausser la donne.

Q. **[17]** Je ne l'exclus pas. Je voulais juste confirmer avec vous que vous êtes bien au courant que la part de marché véhicules tout électrique de Tesla est, à l'heure actuelle, de 7 %. Écoutez, il est possible qu'avec les nouveaux véhicules, elle augmente. Mais, pour le moment, on est à 7 %.

R. Alors, je vais vous répondre que...

Q. **[18]** Et le millage, donc, qu'ils ont... ou le kilométrage calculé avec Tesla est 7 %, là, qui a été seulement... Qui a été actuellement vérifié. Vous êtes d'accord avec moi?

(9 h 45)

R. Je suis d'accord avec vous, et je vais même pouvoir vous donner une information complémentaire, puisque vous semblez intéressée par les véhicules Tesla donc...

Q. **[19]** Non, mais je veux les mettre dans le contexte.

R. Les véhicules Tesla au Québec représentent une part de marché équivalente à effectivement entre sept et dix pour cent (10 %) et, comme je le dis, avant l'avènement de la Model 3.

Mais regardons le mois de mars deux mille dix-neuf (2019) et regardons ce qui a été dit dans les dernières semaines concernant les parts de marché de Tesla en Norvège qui, on l'a dit, est quand même le marché leader, donc c'est une source de référence intéressante.

La Model 3 a, le mot est le suivant dans les différents articles de presse très récents, la Model 3 a fracassé les ventes de véhicules électriques en Norvège et a représenté jusqu'à soixante pour cent (60 %) des ventes dans les premiers mois de deux mille dix-neuf (2019). Donc, je pense qu'on peut imaginer qu'au Québec la Model 3 va faire en sorte que les parts de marché de Tesla vont atteindre le pourcentage à deux chiffres rapidement.

Q. **[20]** Est-ce que je dois comprendre que c'est votre témoignage que le marché québécois se développerait de la même façon que le marché norvégien?

R. Comme je l'ai dit, chaque pays va avoir ses

particularités mais j'aimerais penser que le marché québécois continue d'être un leader en électrification des transports et j'aimerais effectivement penser qu'on va pouvoir voir un très grand nombre de véhicules électriques sur les routes du Québec comme on en voit aujourd'hui sur les routes de la Norvège et partout dans le monde, en fait.

Q. **[21]** Ça complète mes questions, merci.

R. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Sicard. Avez-vous un... Maître Tremblay, c'est bon? Alors Maître Gariépy, des questions?

Me ANNIE GARIÉPY :

Non, je n'ai pas de questions, merci.

LA PRÉSIDENTE :

Non? Alors merci Monsieur Neyrinck, vous êtes libéré de votre serment. Merci. Maître Tremblay?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui, moi je suis prêt à débuter l'argumentation dès maintenant si cela vous sied.

LA PRÉSIDENTE :

Alors allons-y, nous vous écoutons.

PLAIDOIRIE PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

J'ai de bonnes vieilles copies papier de mon plan d'argumentation. Donc, Madame la Greffière, je vous en remets un certain nombre pendant que j'en remets également à la procureure de la Régie.

Pour la version finale du document, nous avons oublié de retirer la mention « Privilégié et confidentiel » à partir de la page 2 au haut. Alors, évidemment, on comprend que ce n'est plus privilégié et confidentiel maintenant puisque c'est public mais dans la version électronique nous allons retirer cette mention.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Tremblay, avant de commencer...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui, je vous en prie.

LA PRÉSIDENTE :

Je voulais faire le point aussi sur l'engagement 2.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous vous êtes entendu avec les intervenants?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien en fait, sur l'heure du midi, nous allons

déposer cela sous pli confidentiel et j'invite tous les procureurs qui souhaitent le consulter à me faire signe. Maître Gertler, lui, l'a déjà vu, il ne m'est pas revenu mais j'ai la même ouverture que j'avais pour tous ceux qui souhaiteront consulter le document.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Parfait, merci.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Alors dans mon argumentation écrite, je vais commencer par des remarques introductives sur la preuve avant d'embarquer dans le plan d'argumentation.

Et je vais également référer aux documents que la Régie nous a soumis en début d'audience, donc le document de la BCUC, « An Inquiry into the Regulation of Electric Vehicle Charging Service Report - Phase One » du vingt-six (26) novembre deux mille dix-huit (2018). Je ne me souviens plus du numéro de la pièce Régie, veuillez m'excuser. Et également le document du sept (7) juillet deux mille seize (2016), le bulletin du personnel de l'OEB.

(9 h 40)

Non. Non, non, non, on aura pas besoin.

C'est un bon point, je vous remercie là, on aura pas besoin de projeter les documents, je vais simplement donner les endroits, les références utiles dans le document lorsque j'en parlerai.

Le premier sujet, et c'est avant de commencer le plan d'argumentation et je vous dis tout de suite que je ne lirai pas ce qui est là-dedans, je vais simplement vous guider sur certains points mais ça va pouvoir gagner du temps un petit peu puisqu'il y a des passages qui sont bien décrits par écrit, alors, je n'aurai pas besoin de vous en entretenir inutilement verbalement.

Donc, le premier point que je veux aborder avec vous ce matin c'est la qualité de la preuve administrée par le Distributeur, une qualité qui se reflète autant au niveau des témoignages de l'ensemble des témoins, madame Lampron, monsieur Neyrinch, madame Caron, monsieur Horri, monsieur Garnett, et que de la preuve documentaire également qui était administrée au dossier.

Je commence par la qualité des témoins en commençant par le témoignage de madame Lampron, un témoignage vraiment très approfondi, hein, à toutes les questions, elle était en mesure madame Lampron

de répondre à toutes les interrogations qui lui... qui lui ont été posées peu importe le niveau de détails. C'est une personne qui travaille en électrification des transports depuis deux mille huit (2008). C'est une personne... c'est la personne qui a lancé le Circuit électrique en deux mille douze (2012), donc, le Circuit électrique qui a installé, exploité un réseau de bornes de recharge de niveau 2 au Québec depuis de nombreuses années. C'est madame Lampron qui est... qui était responsable de cela, donc, les bornes de niveau 2.

C'est elle, c'est madame Lampron également qui a présidé au modèle d'affaires du Circuit électrique qu'on connaît aujourd'hui et c'est elle qui a également présidé à l'installation de l'exploitation de BRCC ici, au Québec, depuis deux mille quatorze (2014).

Donc, un témoignage qui s'appuie non pas sur des impressions mais sur un vécu réel d'une personne qui travaille dans le domaine, qui a une crédibilité dans le domaine et ce depuis de nombreuses années. Donc, son témoignage, et je vais y revenir tantôt, n'a pas... ne devrait certainement pas avoir le même poids ni la même crédibilité que certains autres témoignages

d'intervenants que nous avons entendus.

Deuxièmement, monsieur Neyrinch qui lui également travaille dans le domaine de l'électrification des transports depuis de nombreuses années avec l'équipe de madame Lampron, vous l'avez entendu tout au long de cette audience, vous l'avez entendu ce matin, il fait notamment la vigie de l'ensemble des publications et de l'évolution du marché là-dessus. Je pense que son témoignage tant ce matin que dans les trois premières journées témoigne vraiment d'une connaissance approfondie du marché, pas simplement une connaissance acquise dans des études mais une connaissance acquise à travers son travail, ses discussions qu'il a mentionnées avec un ensemble d'intervenants.

Également, le témoin de madame Caron, vous la connaissez depuis longtemps, je souligne son expérience très approfondie de la réglementation et je vous réfère aux passages de son témoignage, j'aurai des... des endroits spécifiques aux notes sténographiques mais dans l'ensemble, madame Caron nous a offert un témoignage limpide sur l'état de la réglementation, quelle est la demande du Distributeur et comment ça s'inscrit

harmonieusement dans le cadre réglementaire, y compris, évidemment, le MRI auquel le Distributeur est assujetti.

C'est difficile, je pense, d'avoir les idées plus claires que madame Caron sur le cadre réglementaire et si vous avez des doutes dans votre délibéré, vous pourrez vous référer avantageusement à son témoignage.

Je continue avec le témoignage de monsieur Horri. Soit, il sera... son témoignage sera considéré à titre d'analyste dans le présent dossier. Une chose est certaine, tous les témoignages d'analystes ne se valent pas au niveau de la force probante, au niveau de la crédibilité.

Je ne me gênerai certainement pas pour vous rappeler que monsieur Horri détient une solide expertise et une expérience dans le domaine de l'électrification des transports, son rapport en témoigne de façon claire. Il a réalisé des mandats pour une variété d'organismes et d'entreprises, son entreprise travaille dans ce domaine spécialisé depuis de nombreuses années et un intervenant a abordé ce sujet-là, je pense que c'est ma collègue, la procureure de UC lorsqu'elle nous... lorsqu'elle a attiré l'attention de monsieur Horri sur son

analyse d'avril deux mille dix-sept (2017), « Cost Benefit Analysis : Plugging Electric Vehicle Adoption in the AEP Ohio Service Territory », alors vous pourrez regarder ça.

Essentiellement, dès le résumé, on voit que monsieur Horii a fait une projection basse, un scénario conservateur du taux que pénétration et un scénario « high », donc un scénario haut et bas de pénétration des véhicules électriques. Il n'en est pas à ses premières armes dans le domaine. Son intérêt et ses travaux pour ce domaine-là n'ont pas commencé avec le dépôt du dossier du Distributeur, mais au contraire, s'appuie sur une expérience de travail réelle à travers des mandats réels pour des clients réels. Il est également appuyé par son équipe. Le témoignage de monsieur Garnett est venu également compléter, je ne reviendrai pas sur ça.

Un point que je veux souligner et qui bonifie grandement la crédibilité, je vous le soumets respectueusement, que devrait avoir le témoignage de monsieur Horii lorsque vous délibérerez, c'est qu'il a répondu à toutes les questions qui lui ont été posées de façon concise, de façon généreuse, de façon complète et de façon respectueuse. La lecture des notes sténographiques

là-dessus, contrairement à ce qu'on a vu dans la présentation de monsieur Raymond de l'AHQ-ARQ, on voit la pensée de monsieur Horii beaucoup plus clairement au travers d'extraits un petit peu plus important que une phrase ou quelques mots artistiquement choisis par monsieur Raymond. C'est nécessaire, je pense, de le lire, de lire certains extraits en détail et j'attire votre attention, j'attirerai votre attention là-dessus dans le plan d'argumentation.

Et ça se distingue également de d'autres témoignages qu'on a entendus là, même en contre-interrogatoire. Les qualités que j'ai mentionnées au témoignage de monsieur Horii s'appliquent notamment à toutes les questions de contre-interrogatoire de tous les intervenants, peu importe leur opinion ou leur position dans le présent dossier.

Ça se distingue, je pense, et c'est assez clairement là de l'échange, par exemple, que j'avais avez monsieur Blain hier où je ne lui ai posé qu'une ou deux questions là et j'ai eu droit, à la fin de son témoignage, presque à une accusation que s'il n'était pas capable de répondre aux questions, c'est en raison des chiffres déposés

par le Distributeur.

Alors, vous voyez que même s'il témoignage à titre d'analyste, la force probante du témoignage de monsieur Horii n'a rien à voir avec celle, à mon avis, et je le dis en tout respect des collègues, n'a rien à voir avec la force probante de d'autres témoignages qu'on a entendus ici en audience. Tout le monde a droit à son opinion, mais toutes les opinions ne se valent pas.

Ça se distingue également du témoignage de monsieur Gosselin qui m'a mentionné, de façon presque candide, en contre-interrogatoire que sa description du comportement des électromobilistes était basée sur une expérience personnelle, non pas sur des sondages, non pas sur des études, non pas sur un autre élément scientifique ou non-scientifique, mais uniquement sur une expérience personnelle.

Ça se distingue aussi, je pense, du témoignage de monsieur Raymond qui nous offre une recommandation d'optimisation qu'on peut difficilement appréciée puisque désincarnée du marché. On ne sait pas si une entreprise utilise ce genre de procédé d'optimisation mathématique ou autre. On ne sait pas si un régulateur utilise ou

exige ce genre de démonstration pour des projets. C'est une... c'est certainement un sujet d'intérêt pour le témoin, mais ça n'a pas été plus loin qu'une idée qui ne trouve aucune résonnance dans le monde dans lequel nous visons de la réglementation économique.

Je voulais également vous mentionner un mot sur notre travail collectif dans le présent dossier. Alors, évidemment on a parlé d'électrification des transports, on a parlé de plusieurs situations, de plusieurs barrières ou contraintes à l'adoption des VÉ dans le présent dossier. Mais, ce n'est pas un dossier où nous sommes, où nous serions au commande de l'État et aurions toute marge de manoeuvre pour déterminer un ensemble de mesures qui allaient favoriser les véhicules électriques.

Nous n'avons pas à déterminer le niveau de subventions. Nous n'avons pas à déterminer si des lois devraient être modifiées. Nous n'avons pas à déterminer si le Fonds vert devrait ou pas subventionner des bornes de recharge rapides. Nous n'avons pas non plus à déterminer les meilleures stratégies pour l'électrification des transports autre que le projet du Distributeur qui est à

l'étude, c'est-à-dire un projet relativement à l'installation et l'exploitation de mille cinq cent quatre-vingts (1580) bornes de recharge rapide, les BRCC.

(10 h)

D'où le témoignage de monsieur Horii qui disait en réponse à beaucoup de questions de contre-interrogatoire où on lui demandait, avez-vous tenu compte de tel ou tel ou tel élément qui pourrait faire varier en plus ou en moins l'adoption des véhicules électriques. Alors, s'il y avait plus ou moins de subventions, est-ce que ça pourrait amener une meilleure pénétration ou une moins bonne pénétration des véhicules électriques? Sa réponse était toujours la même à l'ensemble de ces questions-là, c'est que ça aurait un effet marginal à son analyse puisqu'il applique la même... il appliquerait la même variation tant au scénario de référence qu'au scénario du projet d'Hydro-Québec. Alors, je vous réfère à son témoignage là-dessus.

Et j'en parle également puisque monsieur Blain nous a amené, à la suite de son analyse, sur la problématique de l'adoption des véhicules électriques par des personnes qui n'ont pas de

stationnement, donc qui n'ont pas une borne de recharge, qu'elle soit de niveau 1 ou 2, pour utilisation la nuit dans leur stationnement.

Nous sommes tous conscients, je pense, dans cette salle, évidemment vous y compris, que cet enjeu-là, c'est un enjeu complexe qui ne sera certainement pas solutionné que par le projet d'installation de bornes de recharge rapide. Toutefois, ce qui me semble clair, c'est que, même si on n'a pas à résoudre l'ensemble de la problématique, la présence de bornes de recharge rapide densément dans le territoire et qui couvre l'ensemble du territoire du Québec, ça va donner une option aux personnes qui souhaitent acquérir un véhicule électrique. Ça va permettre de s'assurer qu'ils vont pouvoir se recharger au moins d'une façon minimale.

Et, par ailleurs, bien, il y a certainement d'autres travaux qui seront à faire par d'autres instances qu'ici relativement à des interventions dans les multilogements, par exemple, pour s'assurer qu'il y a plus de bornes de recharge. Et là-dessus, le document de la BCUC que vous nous avez soumis en parle. Je ne veux pas aborder ça en détail avec vous. Ils ont leur propre législation.

C'est désigné dans leur document comme étant les Strata Buildings. Donc, c'est un domaine complet qu'ils sont en train d'examiner eu égard eux à leur contexte législatif.

Donc, la démarche, un mot sur la démarche suivie par le Distributeur avant de se présenter ici au présent dossier. Donc, en amont du présent dossier et en amont même de l'adoption de la Loi de juin deux mille dix-huit (2018) qui adoptait le nouvel article 52 - et, là, je me mêle toujours lorsque j'en parle - 52.1.2 et non pas 52.2.1. Avant même cela, le Distributeur, et je pense que c'est ressorti clairement, s'était adressé à une firme spécialisée, qui est la firme E3, pour avoir une évaluation rigoureuse de l'impact que pourrait avoir son programme d'installation de BRCC éventuel à ce moment-là sur le taux de pénétration des véhicules électriques.

Et pour ceux qui ont travaillé dans le domaine de l'efficacité énergétique, bien, c'est une approche que l'on connaît bien, c'est-à-dire évaluer d'une part, si on ne fait rien, quel est le tendanciel, ici le scénario de référence, et si on réalise le projet, eh bien on voit un scénario différent qui se manifeste et on fait la différence

entre les deux. Et c'est ça qu'a fait monsieur Horii. L'effet induit, on peut l'appeler comme ça. Mais en réalité, c'est la comparaison de deux scénarios tout simplement. Et monsieur Neyrinck a bien mentionné d'ailleurs ce matin que c'est la même approche qui avait été adoptée par le gouvernement dans son rapport aux fins de l'adoption de la Loi VZE.

Donc, rien de nouveau sous le soleil là-dessus. Par contre, ce qui est nouveau, c'est que, aux États-Unis, ce que nous dit monsieur Horii, puis ce qui appert de la littérature également, c'est qu'on ne fait pas toujours une soustraction. Je pense que, ici, ce qu'on vous a présenté, c'est un niveau de raffinement plus important qui ne présente que les - j'allais dire les économies encore une fois - que les parts de marché des véhicules électriques directement attribuables au programme d'Hydro-Québec.

(10 h 05)

Donc, c'est une démarche qui est conservatrice. Si on n'avait pas fait cette évaluation-là, je suis convaincu que plusieurs intervenants nous l'auraient reproché. On l'a fait. Évidemment, bien, ça c'est toujours, c'est la vie

quand on se présente ici, puisqu'on est demandeur avec le contexte que l'on connaît. C'était un peu un « Damned if you do, damned if you don't ». Alors, si on ne le dépose pas, on nous le reprochera, et si on le dépose, bien on va nous le reprocher que telle hypothèse n'est pas fiable, et que telle autre hypothèse mériterait des précisions. Bon. Alors, ça, ça ne nous choque pas. C'est le monde dans lequel on vit, et qu'on est habitué à faire face à la musique.

Qu'avons-nous entendu, en réponse à cela? Bien, surtout des « nous ne sommes pas convaincus ». Alors, peut-être aurions-nous demandé, dû demander à d'autres analystes des intervenants, comme monsieur Blain, monsieur Raymond, ou monsieur Gosselin, de calculer l'effet induit, au lieu de monsieur Horii. Peut-être aurions-nous dû demander à madame de Tilly. Peut-être. Mais, à tous le moins, j'aimerais que vous gardiez en tête que, essentiellement, il n'y a personne qui est venu remettre en question de façon fondamentale le travail de monsieur Horii. Et, rappelez-vous ce qu'il a dit. Il a dit : « Ne vous attardez pas trop sur la virgule après le point, le détail des chiffres. Ce qu'il faut regarder, c'est

la tendance. » Évidemment, pour des raisons que l'on connaît tous, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de devin dans la salle, puis j'ai une référence, dans le plan d'argumentation, sur le témoignage de madame Lampron.

Nous, on vient ici avec beaucoup d'humilité. Il n'y a personne qui est en mesure de dire, avec grande précision, quel sera le comportement d'électromobilistes en deux mille vingt-huit (2028), là. Ce n'est pas ça qu'on vous présente. On vous présente plutôt les meilleures hypothèse qu'on peut vous présenter, baser sur le travail d'une firme spécialisée depuis des années, autant en termes d'effets induits, et basée également sur toute l'expertise d'Hydro-Québec acquise au fil des années, avec le Circuit électrique, et dont vous avez entendu les représentants, madame Lampron qui préside à ce déploiement-là depuis tant d'années, et monsieur Neyrinck, également, qui a une connaissance, je pense, très approfondie du domaine.

Alors, c'est la même chose pour le temps de recharge. Je me souviens du témoignage de monsieur Raymond. Je pense que le temps de recharge semblait cher. Lui, ça lui était cher. Alors, j'aurais envie

de vous dire que nous avons adopté une approche conservatrice, mais que si nous avions fait une projection de la variation du temps de recharge en minutes, bien, je pense qu'il y a certains intervenants.... Et, ce serait aussitôt questionné, quant à savoir si cette projection-là est valable, est fondée sur quelles hypothèses. Puis, on les aurait contestées. À un moment donné, il y a une réflection à faire, aussi, dans ça. C'est-à-dire que c'est un domaine où les choses, on l'a dit, bougent relativement vite. On en est bien conscient. Et, c'est pourquoi on vous présente un plan de déploiement qui peut s'adapter, et c'est déjà commencé. J'en parlerai tantôt.

Mais l'idée, pour nous, ce n'était pas de se lancer dans des spéculations. Lorsque nous n'étions pas capable de vous fournir des scénarios de variation de telle ou telle hypothèse, dans le temps, nous ne l'avons pas fait. Lorsque nous étions en mesure de la faire, nous l'avons fait. Et chacune de ces hypothèses-là, bien que, dans certains cas contestées par certains intervenants, ont été justifiées en long et en large, par les témoins du Distributeur dans leur témoignage, par monsieur Horii également, et dans la preuve

documentaire.

Je vous donne un exemple. Il y aune étude bien connue dans le milieu qui s'appelle l'étude de FleetCarma sur le taux de pénétration des véhicules électriques. Cette étude-là, elle est balayée du revers de la main, par l'intervenant Union des consommateurs, dans leur preuve. On n'en tient pas compte. Mais, pourtant, quand on regarde, encore une fois, le document du BCUC, puis, je vous laisse le regarder, à la page 11. Ça, c'est un document qui fait suite à des travaux quand même assez... Vous le savez, puisque vous nous l'avez soumis, là. Travaux extensifs, qui impliquent un grand nombre de participants. Mais, à la page 11, on reproduit un graphique de l'étude de FleetCarma.

Alors, lorsqu'on vient dire : « Bon, bien, je n'ai pas confiance en cette étude-là. Je ne la considère pas. » Bien, vous pouvez vous poser la question : pour quelle raison est-ce qu'on devrait être... On devrait discarter tout simplement de l'analyse des études qui sont reprises dans l'industrie, et qui sont reprises, même, par d'autres régulateurs, comme vous, dans leurs documents. Donc, c'est ce qu'on a... C'est ce à quoi, malheureusement, je pense, on a assisté.

J'ai rarement vu ça, mais une preuve du Distributeur qui est fondée sur plusieurs sources, plusieurs approches, je pense que même monsieur Neyrinck en a fait mention, ce matin. Et puis après ça, on a des intervenants qui viennent nous dire : « Oui, bien, celui-là, ça ne m'a pas convaincu. Celui-là, bien, j'en tiens pas compte. » Bien oui, mais c'est certain que si on enlève toute la littérature, on enlève tout ce qui se fait, tous les sondages, monsieur Gosselin non plus, le sondage, lui il trouvait pas ça, de Abacus qu'on a présenté, il ne trouvait pas ça probant.

(10 h 10)

Bien, c'est certain que si on vient ici du côté des intervenants sur la base d'expériences personnelles venir vous dire que, bon, bien il n'y a finalement aucun document qui est réellement probant, bien, vous pouvez vous poser, je pense, des questions sur l'objectif réel qui est poursuivi.

Moi je ne comprends pas ces interventions-là, ces positions-là de la part des intervenants. Tout ce qu'on vous a présenté c'est crédible, c'est reconnu dans l'industrie, c'est utilisé dans l'industrie, utilisé également par les

gouvernements dans leurs projections.

Alors, vous avez devant vous un corpus de preuves qui est convaincant, qui est amplement suffisant et beaucoup plus, à mon avis même, pour vous amener à rendre les conclusions que nous souhaitons dans le présent dossier.

Je vous glisse tout de suite un mot sur le ratio BRCC-véhicules entièrement électrique. Je pense qu'en cours d'audience nous avons pu comprendre d'où venait la divergence de point de vue entre monsieur Breton et le Distributeur, à tout le moins au niveau de la situation d'aujourd'hui.

Donc aujourd'hui, c'est une borne de recharge rapide pour cent douze (112) véhicules entièrement électrique. Évidemment, on ne parle que des bornes qui sont accessibles vingt-quatre (24) heures publiquement, donc à l'ensemble des utilisateurs des véhicules électriques.

Ce ratio-là, y compris le ratio de un pour deux cent trente-deux (1:232) en deux mille vingt-sept (2027); un pour deux cent cinquante (1:250) en deux mille trente (2030) s'appuie sur l'expertise acquise par le Circuit électrique, notamment par le témoignage de monsieur Neyrinck et, par deux

méthodes différentes, il arrive exactement à la même valeur que celle déterminée par E3.

Alors, tous ces gens non convaincus du côté des intervenants qu'ont-ils de mieux à proposer? Bien, moi je vous dirais soit rien, dans la plupart des cas, ou dans le cas de l'AQCIE-CIFQ, un obscur ratio de un point soixante-quinze (1,75) et c'est pas du tout évident que la façon dont ça a été obtenu ce ratio-là est supérieure, à mon avis, ce n'est pas du tout le cas, bien au contraire, à ce qui a été obtenu par le Distributeur, sans, encore une fois, sans autre fondement qu'une analyse personnelle, qu'une expérience personnelle.

Cela dit, je ne voudrais pas non plus dresser un portrait si sombre de la situation puisque, quand même, un grand nombre d'intervenants appuie de façon claire le projet du Distributeur.

Je ne vous les énumérerai pas, je pense que vous les connaissez, et pas le moindre, comme monsieur Breton qui, malgré certaines divergences avec certains aspects de la preuve du Distributeur, a certainement offert un des témoignages les plus intéressants basé non pas sur une simple expérience personnelle mais sur un travail au quotidien dans le domaine de l'électrification des transports

depuis de nombreuses années. Je ne vais pas faire le travail de maître Neuman à sa place, il viendra vous en parler plus en détail.

Et il y a un, je pense, je réfère au témoignage de monsieur Gosselin, je pense qu'il y a un certain danger à reproduire l'expérience d'une personne qui, de toute évidence, est une personne très analytique avec le comportement de masse des éventuels acquéreurs de véhicules électriques.

Je pense que ce que disait monsieur Gosselin lui-même, en fait, démontre le contraire de ce qu'il nous disait, c'est-à-dire que si on amène les utilisateurs de véhicules électriques à choisir leur route selon qu'on est sur l'autoroute 20 ou sur la 132 – qu'il appelait la route panoramique – bien, c'est certain qu'on n'offrira pas une couverture intéressante pour tous ceux qui sillonnent les routes du Québec, comme si, selon monsieur Gosselin, bien, il y avait une différence à faire entre une route touristique, pourtant la route 132 n'est pas qu'une route touristique, mais comme s'il y avait un critère touristique qu'il fallait tenir en compte.

Je ne sais pas d'où vient ce critère-là et je pense que ce nouveau critère-là qui semble être

touristique ou s'appuyer sur d'autres fondements que je ne connais pas, ça ne résisterait même pas au niveau d'analyse qui est exigé par l'AQCIE-CIFQ de la part de chaque hypothèse d'Hydro-Québec.

Alors moi je vous dirais là-dessus, le témoignage de monsieur Gosselin est vraiment peu convaincant. Pourquoi? Parce qu'il y a un manque claire d'assise à son témoignage. J'étais un peu navré quand il me disait que c'était basé uniquement sur son expérience personnelle.

(10 h 15)

Alors, c'était mes commentaires introductifs sur la preuve. Je vais maintenant pouvoir utiliser le plan d'argumentation et je saute tout de suite à la page 3, les principes réglementaires applicables. Alors, c'est au paragraphe 11, donc, nous soutenons que l'amendement législatif que j'ai mentionné... que j'ai mentionné tantôt s'intègre tout à fait harmonieusement dans l'ensemble des dispositions de la Loi et je vous en parlerai, l'article 52.1.2 reprend le vocabulaire de la réglementation que nous connaissons.

Et je veux tout de suite aborder une question avec vous, vous en avez fait mention en

début d'audience, c'est le mot « réglementé ». Le mot « réglementé », c'est un mot général qui signifie... il y a deux... je pense deux significations dans le présent dossier qui sont intéressantes. Il y a le mot « réglementé » au sens où la vente d'électricité au Québec est réglementé, c'est-à-dire que le tarif et les conditions de service sont fixés par la Régie. Donc, la Régie réglemente la vente d'électricité au Québec à travers la fixation de tarifs. Ça c'est un premier sens.

Il y a également un sens qui est plus relié à un actif réglementé. Ce que ça veut dire un actif réglementé, bien, c'est une autre forme de coût, c'est que la Régie apprécie le coût, apprécie la valeur, par exemple, d'acquisition d'un actif avant de le considérer dans le calcul d'un... d'un tarif, dans la fixation d'un tarif, donc, l'élément coût. Et je pense que c'est sur ça qu'il est intéressant de développer. Il est clair que l'activité de... de recharge des véhicules électriques n'est pas de la distribution d'électricité.

Alors, vous nous avez référés au rapport du personnel de l'OEB et quand j'ai lu ce document-là, je voyais de nombreuses similitudes avec notre

régime réglementaire, hein, définition d'un réseau de distribution qui prend fin au point de raccordement des... des installations des consommateurs, droit exclusif d'exploiter un réseau de distribution, et je vous dirais que n'eut été de l'amendement de juin deux mille dix-huit (2018), on serait probablement à peu de choses près au même état qu'était le personnel technique de l'OEB lorsqu'il a rendu son rapport.

Évidemment, au Québec, comme dans la majorité ou sinon la totalité des juridictions, exploiter une borne de recharge n'est pas généralement une activité dont un régulateur fixe les tarifs. C'est pas toujours vrai. En Colombie-Britannique, il y a un tarif de neuf dollars (9 $) la demi-heure qui a été fixé, mais dans la majorité des cas, c'est une activité qui est dite non réglementée au sens premier où je le mentionnais tantôt, c'est-à-dire qu'aucun organisme n'en fixe le prix. Donc, de sorte qu'au Québec, des entreprises comme Tesla, ChargePoint ou autres qui exploitent un réseau de recharge de véhicules électriques, qu'il soit rapide ou non, n'opèrent pas dans l'illégalité, ils ne distribuent pas d'électricité. Comme le dit le personnel technique

de l'OEB, ils offrent à ce moment-là un service complet avec un emplacement, une borne, un système de facturation pour regarder des batteries.

Donc, ça, ce n'est pas remis, évidemment, en question, et le récent amendement législatif n'a pas pour effet de transformer l'activité recharge de véhicules électriques en activité de distribution d'électricité. Hein, on ne cherchera pas à prétendre, et j'espère qu'il n'y avait pas de doute là-dessus, que recharger un véhicule maintenant c'est... ça constitue l'exploitation d'un réseau de distribution d'électricité, ce n'est pas ça.

Alors, c'est ce qu'on explique au paragraphe 12 et on a mis un extrait du témoignage de madame Caron qui nous mentionnait, et j'en mentionne un premier bout.

> C'est certain qu'il s'agit ici d'ajouter des actifs, j'aimerais dire ajouter des actifs au réseau, mais il n'est pas prévu d'élargir la définition du réseau de distribution dans le contexte législatif actuel, donc, on a ajoute des actifs à notre base de tarification sans qu'ils

deviennent pour autant des actifs de distribution.

Et comment fait-on cela? Bien, c'est tout simplement en suivant les prescriptions du nouvel article 52.1.2.

Alors, les bornes de recharge ne sont pas des actifs qui sont destinés à la distribution d'électricité comme dans la quasi totalité des juridictions, de sorte que l'article 73, qui prévoit l'autorisation préalable de projets, par exemple, d'acquisition d'actifs destinés à la distribution d'électricité, ne trouve pas application dans le présent dossier.

(10 h 20)

Comme l'a dit madame Caron, cependant, on vous présente une demande qui reprend qui reprend des bonnes pratiques qui ont été développées auprès... avec la Régie depuis tant d'années au niveau de présentation d'un projet d'investissement. Donc, vous avez un niveau de détails assez élevé au niveau des intentions du Distributeur dans le déploiement de son projet.

De sorte que, contrairement à un projet d'acquisition d'actifs destinés au transport ou à la distribution, bien, il n'a pas à faire l'objet

d'une autorisation préalable par la Régie. On ne peut pas demander cette autorisation-là et la Régie ne peut pas la donner non plus. C'est hors de la portée de l'article 73.

Le mécanisme que le législateur a choisi pour le déploiement des bornes de recharge rapide, c'est plutôt de calquer l'établissement d'un revenu requis pour l'exploitation du réseau de distribution d'électricité, mais le calquer à l'objet du présent dossier, c'est-à-dire l'exploitation d'un réseau de recharge rapide aux véhicules électriques. Hein! C'est une nouvelle définition, c'est une nouvelle activité.

Et quand on lit 52.1.2 de la Loi, bien on voit bien qu'avec les mots utilisés, bien on respecte tout le cadre réglementaire que l'on connaît au niveau de la fixation d'un tarif. Donc, ce que vient dire la Loi, c'est « nous allons maintenant tenir compte d'un ensemble de coûts et de revenus associés à l'exploitation d'un système de recharge rapide pour véhicules électriques aux fins de fixation des tarifs d'électricité. »

Donc on va prendre ces coûts-là, on va déterminer un revenu requis et on va l'ajouter aux autres revenus qui sont pour le réseau de

distribution et un ensemble d'autres revenus, d'autres coûts et revenus que vous voyez dans la Loi, article 52.1, article 52.3, je ne veux pas énumérer tout ça ici devant vous.

Alors, je pense, ça vaut la peine qu'on le lise ensemble. Alors, 52.1.2 :

> Lorsqu'elle fixe ou modifie un tarif suivant l'article 52.1, la Régie tient compte des revenus requis par le distributeur d'électricité pour assurer l'exploitation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques [...]

Alors, comment maintenant, deuxième paragraphe, allons-nous faire :

> Ces revenus sont déterminés par la Régie en tenant compte notamment de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles à l'exploitation d'un tel service public, des montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation de ce service et des revenus d'exploitation qu'en perçoit le distributeur

d'électricité.

Ce vocabulaire-là que l'on retrouve ici, bien c'est le vocabulaire de l'article 49 qui s'applique aux tarifs d'électricité par le biais de l'article, que j'appelle le pont, 52.1. Alors :

> [...] juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles à l'exploitation [...]

du réseau, bien c'est exactement ce que l'on retrouve à l'article 49 alinéa 1, premièrement, de la Loi sur la Régie de l'énergie. Donc, on nous mentionne :

> 1- établir la base de tarification du transporteur d'électricité ou d'un distributeur de gaz naturel...

alors ici, on va lire « distributeur » en application de 52.1

> ... en tenant compte, notamment, de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles pour l'exploitation du réseau [...]

Alors, c'est la même chose ici. Maintenant, au niveau réglementaire, comme l'a dit madame Caron, ce n'est pas directement le coût d'acquisition de ces actifs-là qui se reflète dans le tarif de

l'année suivante, c'est deux composantes, donc l'amortissement et le rendement sur la base de tarification.

Donc, vous nous interpellez quant à savoir si ces actifs-là devraient être versés dans la base de tarification d'HQD, bien que ce ne sont pas des équipements de distribution, et nous sommes d'accord là-dessus, mais la réponse est : oui, en application de l'article 52.1.2.

Alors, vous voyez ici, à l'alinéa 2, ce que le législateur nous indique, c'est qu'on doit déterminer le revenu requis de la même façon qu'on détermine le revenu requis pour d'autres services comme le transport d'électricité, le gaz naturel ou l'exploitation d'un réseau de distribution d'électricité par l'intermédiaire, notamment, d'une base de tarification. Ça, c'est la première partie du paragraphe 2.

Ensuite, on parle des montants globaux, je suis toujours dans 52.1.2, paragraphe 2 :

> [...] des montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation de ce service et des revenus d'exploitation qu'en perçoit le distributeur

d'électricité.

(10 h 25)

Bien, cette fois-ci, c'est le vocabulaire que l'on retrouve à l'alinéa 49, alinéa 1 deuxièmement, de la Loi sur la Régie de l'énergie, et je cite les premiers mots :

> déterminer les montants globaux des dépenses qu'elle juge nécessaires pour assumer le coût de la prestation du service [...].

Alors, c'est un parallèle. Quand je disais que ça s'insère harmonieusement, bien, je pense que c'est évident à la lecture du texte. Donc, ce ne sont pas des actifs destinés à la distribution d'électricité, mais en raison du texte spécifique de la Loi tel que modifié en deux mille dix-huit (2018), on tiendra compte des coûts et... bien, des coûts, oui, mais plus largement d'un revenu requis qui sera déterminé de la même façon que le revenu requis pour l'exploitation du réseau de distribution d'électricité.

Donc, à votre question, je pense qu'on peut répondre de façon assez claire que ce n'est pas... que malgré la nature différente des actifs dans le projet qui nous intéresse aujourd'hui, bien, ces

actifs-là seront versés dans la base de tarification du Distributeur et qu'ils se refléteront au niveau d'un revenu requis par un amortissement... au niveau d'un revenu requis pour une année donnée par un amortissement et un rendement sur la base de tarification.

Vous avez, là, au bas de la page 4, au haut de la page 5 les articles que je vous ai mentionnés. Je vous réfère également au bas de la page 5 à un autre extrait du témoignage de madame Caron qui explique bien la démarche du Distributeur et le fait qu'on a présenté une preuve et un niveau de détail qui permettait à la Régie d'apprécier les coûts de déploiement du projet.

Je continue dans le plan d'argumentation sous la rubrique, page 6, « les autres éléments de l'encadrement réglementaire ». On a beaucoup parlé de suivi. On a beaucoup parlé également de l'application du MRI du Distributeur qui est maintenant en vigueur, et ce jusqu'à l'année tarifaire deux mille vingt-deux - deux mille vingt-trois (2022-2023), où on peut envisager, bien que ce ne soit pas une certitude, qu'on se dirige vers à ce moment-là ce qu'on appelle un « rebasing », donc une année où on déterminerait les tarifs en

vertu de la méthode du coût de service.

Je ne veux pas répéter ce qu'a dit madame Caron, je vais l'amener sous un autre angle. En présentant le présent dossier, et vous avez vu nos conclusions, on ne demande pas de refléter dans les tarifs deux mille dix-neuf (2019) ou même deux mille vingt (2020) les coûts ou le revenu requis associé au service de recharge rapide. Pourquoi? Je pense que vous l'avez bien entendu, parce que le Distributeur est maintenant assujetti à un mécanisme de réglementation incitative où ces coûts-là sont inclus dans un enveloppe de charges ou d'éléments qui évolue selon une formule préétablie.

Selon la position du Distributeur, étant donné qu'on est ici à la suite d'un changement législatif, bien, ça constitue selon nous un facteur ce qu'on appelle Z, ou un facteur exogène. Donc, s'il devait dépasser le seuil de quinze millions (15 M$) fixé par la Régie dans la décision où elle fixe les conditions du MRI du Distributeur, bien, à ce moment-là, il y aurait une demande qui serait faite et on pourrait en tenir compte au niveau de la fixation des tarifs d'une année donnée.

Comme l'a dit madame Caron, nous ne prévoyons pas du tout s'approcher de ce seuil de quinze millions de dollars (15 M$). De sorte que, toutes choses étant égales par ailleurs, en deux mille dix-neuf (2019), en deux mille vingt (2020), en deux mille vingt et un (2021) et en deux mille vingt-deux (2022), bien, il y aura les investissements qui seront faits si on obtient une décision favorable, c'est ce que nous espérons, les investissements seront faits, seront versés dans la base de tarification, mais évidemment pas celle qui sera utilisée aux fins de fixer les tarifs de ces années-là, mais aux fins de l'exercice de « rebasing » que l'on envisage en deux mille vingt-deux - deux mille vingt-trois (2022-2023).

Et notre démarche aujourd'hui est très saine puisque ça vous permettra de ne pas avoir de surprise lorsqu'on arrivera en « rebasing » avec des investissements déjà réalisés sans que vous n'ayez pu apprécier le projet d'investissements en bornes de recharge rapide du Distributeur. C'est une situation qu'on voulait absolument éviter. Et on est heureux de pouvoir avoir les débats que l'on a ici devant vous dans le cadre de notre présente demande ça vous permet, je pense, d'exercer votre

jugement et, comme le disait madame Caron, encore une fois, maintenant.

(10 h 30)

Donc, c'est maintenant qui est le bon moment pour vous, pour nous, non pas nous donner une approbation qui va plus loin que celle que nous demandons dans notre requête qui ne vise que l'année deux mille dix-neuf (2019) mais, un peu à la manière d'un projet d'investissement, on s'attend à ce moment-là, nous, dans la mesure où la Régie se dit satisfaite de la preuve que nous présentons, bien, on s'attend à avoir à faire un suivi auprès de vous, bien sûr, mais plus au niveau des écarts, à ce moment-là, entre le scénario qu'on vous présente ici et la réalité que l'on constatera dans le futur.

Ces suivis-là, on a parlé de la pièce qui a été suggérée par la procureure de la Régie, on en a parlé en audience, donc vous avez entendu le témoignage là-dessus, c'est une ouverture à fournir ces informations-là sur une base annuelle sans problème, à l'exception, je pense, d'une ou deux nuances.

Et ce suivi-là, on est très conscients que les choses peuvent évoluer alors oui, on va vous

fournir les informations qui sont requises pour vous permettre d'apprécier où en sommes-nous en deux mille vingt (2020), en deux mille vingt et un (2021) et suivantes, par rapport à ce qu'on vous a présenté ici comme portrait. Les choses vont évoluer mais, quand même, nous avons confiance en les hypothèses que nous vous avons présentées.

Rappelons-nous quand même que nous sommes sous un MRI, c'est-à-dire que si certains veulent, je crois que j'ai entendu ça au travers des audiences, si certains veulent un suivi beaucoup plus détaillé qui s'apparenterait à une fixation des tarifs selon la méthode du coût de service, bien, il faudrait à ce moment-là, en toute cohérence et en toute logique, que vous sortiez du MRI d'HQD le revenu requis associé au réseau public de recharge rapide pour les véhicules électriques. Il faut qu'il y ait quand même une certaine, ou une adéquation certaine plus qu'une certaine adéquation entre le régime de fixation des tarifs qui s'applique et le suivi qu'on va demander.

On est prêts à en fournir un peu plus qu'on l'aurait fait normalement, comme le dit madame Caron pour des coûts qui sont sous la formule, mais je pense qu'il y a une limite logique à ça, il y a

une limite de cohérence à ça.

Alors, si ce que vous souhaitez c'est véritablement une analyse détaillée à ce point que ça équivaut à une méthode fondée sur le coût de service, moi ce que je vous demanderai à ce moment-là c'est de sortir cet élément-là de la formule pour qu'elle soit traitée véritablement à part et de façon distincte.

Vous avez également eu une, en fait, nous proposons que c'est de la nature d'un facteur Z. Mes collègues de la SÉ-AQLPA vous soumettront que selon eux c'est un facteur Y alors vous en déciderez mais, ultimement, je pense que le niveau de suivi souhaité pourrait être un intrant dans votre décision, c'est-à-dire que si ça reste dans le MRI, bien, il y a un certain niveau de suivi qui est présenté. Si ça sort du MRI, bien, il pourrait y avoir un plus grand niveau de suivi à la manière d'un cost of service.

Alors, c'est ce que nous mentionnons, donc, aux paragraphes 19 et suivants. Le paragraphe 21, et on a ici une bonne citation claire, encore une fois, de madame Caron. Et là, c'était au niveau des mises en service dans la base de tarification. Mais dans l'état actuel des choses, vous le savez, la

base de tarification elle est décrochée des mises en service réelles, elle suit la formule d'indexation.

Donc, même si on ajoute des actifs reliés aux bornes de recharge dans la base de tarification, ça ne trouvera d'effet au niveau de la fixation des tarifs que lors d'un prochain dossier tarifaire de type coût de service, ce qu'on envisage pour deux mille vingt-deux-deux mille vingt-trois (2022-2023).

Je suis maintenant aux caractéristiques du projet, donc page 7 du plan d'argumentation. Donc, des commentaires généraux sur le projet, sur le ratio aux paragraphes 23, 24 et 25. Et au bas de la page 7, vous avez une citation de monsieur Neyrinck, ça décrit bien notre plan de déploiement. (10 h 35)

Donc, vous l'avez entendu de la part des témoins, le déploiement sera vivant, il s'adaptera à la pénétration réelle des véhicules entièrement électrique au Québec. C'est suivi, ça, de façon, à intervalles fréquents et réguliers par les témoins d'Hydro-Québec, par l'organisation de madame Lampron. Vous avez entendu monsieur Neyrinck donc il est au fait, ce matin, il est au fait de

l'évolution des ventes de véhicules presque en temps réel. Donc, c'est cette trajectoire-là que suivra le projet du Distributeur. Il s'adaptera en temps réelle à la situation.

Et on est déjà prêt puisque madame Lampron a mentionné que nous allions testé, dès cette année, des bornes de recharge rapide d'une puissance supérieure. On a parlé de cent (100), cent cinquante kilowatts (150 kW), de mémoire.

Bon. Évidemment, pas nécessairement les bornes de quatre cent cinquante kilowatts (450 kW), on va y aller bouchée par bouchée. On va commencer par celles qui seront les prochaines à s'insérer dans le marché. Mais, madame Lampron a bien mentionné qu'elle était prête, pour son déploiement, à accueillir des bornes d'une puissance supérieure à cinquante (50). Elle a fait des scénarios « si j'ai de la place pour quatre bordes de cinquante (50) kilowatts (50 kW), ça peut être deux de cent (100), une cent cinquante (150) et une de cinquante (50) ou quatre de cinquante (50). » Donc, je vous réfère également aux citations que l'on retrouve au haut de la page 8.

Au bas de la page 8, le paragraphe 27, alors j'ai un mot encore sur la question du ratio.

Alors, je pense que vous avez bien compris la stratégie du Distributeur qui est de débuter le projet avec un plus grand nombre de bornes pour le parc de véhicules électriques. Et ce que je vous mentionnais au niveau du témoignage de madame Lampron, vous l'avez là cité à la page 9.

Donc, un déploiement qui, au début, va prévoir l'installation d'un plus grand nombre de bornes, donc un ratio plus élevé pour... de manière à être capable de couvrir l'ensemble du territoire, pas juste l'Autoroute 20, mais toutes les routes 132 du Québec. C'est ça qu'on veut déployer. Et je pense que les témoignages sont assez clairs à l'effet que c'est ça qui est requis.

Et je vous réfère aussi au témoignage de monsieur Horii qui nous mentionnait que l'installation de bornes de recharge rapide, c'est largement reconnue au niveau de l'impact sur l'adoption des véhicules électriques.

Donc, si on veut être en mesure de faire cela, je pense que c'est monsieur Neyrinck qui l'a abondamment répété, nous devons agir au début avec une installation massive de bornes sur le territoire du Québec.

Vous avez entendu madame Lampron sur la

stratégie qu'elle utilisait, l'histoire des bornes aux cinquante (50) kilomètres. Également, je pense qu'un élément de preuve très intéressant est celui de la contribution de Polytechnique pour développer un outil pour nous aider à être encore meilleur dans la répartition des bornes sur le territoire.

Alors, encore une fois, une preuve très solide sur le projet, son déploiement, son encadrement et son suivi.

Alors, vous vous souviendrez que lorsque je posais des questions au début du contre-interrogatoire de monsieur Raymond pour l'AHQ-ARQ, il nous citait quelques mots seulement d'un témoignage de monsieur Horii, je lui demandais si ça représentait bien l'essence de son témoignage et il me disait « oui », je pense que vous pouvez voir ici au bas de la page 9 que ce n'est pas le cas. Monsieur Horii n'était pas en train de dire « bien oui, c'est bien connu qu'il y a une rentabilité et que, pour des développeurs privés de bornes de recharge rapides et qu'on va en retrouver un grand nombre. » Ce n'est pas ça qu'il a dit.

Son témoignage est à l'effet que, oui, c'est possible. On pourrait voir, vous le voyez à l'avant dernière ligne :

> [...] pockets of profitability for these DCFC, but definitely not on a wide scale, definitely not reaching into the rural areas.

Alors, c'est cohérent avec ce que vous avez entendu. Il va y avoir un certain nombre de bornes de recharge rapide autres que le Circuit électrique, mais « definitely not on a wide scale. » Alors, son témoignage n'était pas... n'était pas du tout du même ordre que celui que monsieur Raymond a cité dans sa présentation. Je pense que ça vaut la... ça valait la peine de le souligner.

(10 h 40)

D'autres citations intéressantes que je vous invite à lire aux paragraphes 29 et 30.

Et le paragraphe 31 résume bien ce que nous avons en tête au niveau de l'approche du projet. Toutes les hypothèses qui sont aujourd'hui à la base du projet, évidemment, et je pense qu'on avait... bien, ces hypothèses-là vont vivre, vont se concrétiser au travers des années. Aujourd'hui, on a des prévisions. Mais l'an prochain, on va pouvoir avoir des données réelles.

Je trouvais intéressant ce matin lorsque

monsieur Neyrinck a témoigné puisque les données réelles de ventes pour deux mille dix-huit (2018), qui étaient projetées par le gouvernement en deux mille dix-sept (2017) à l'occasion de l'adoption de la Loi VZE différaient. C'est-à-dire qu'il y a eu beaucoup plus de ventes de véhicules électriques, tant VHR que VEÉ, en deux mille dix-huit (2018) par rapport à ce qui avait été projeté. Ça évolue. On le suit et on en fera rapport à la Régie.

Et le moindrement que ça a un impact sur le déploiement, le moindrement que l'impact est significatif, comme le disait madame Caron, bien, il y aura une analyse des écarts qui sera présentée à la Régie. Vous serez en mesure à chaque année, et, là, je parle même dans le MRI au niveau de suivi que l'on envisage, vous serez en mesure de porter un jugement, vous ou vos autres collègues, sur l'écart par rapport à ce qui avait été prévu. Donc, ça, je pense que c'est de nature à rassurer la Régie et les intervenants.

Autre élément de nature à rassurer, bien, c'est la question de l'évolution technologique. C'est là le passage que je cherchais au niveau du deux cents kilowatts (200 kW), paragraphe 32. Donc, on est déjà capable de faire évoluer la puissance

des bornes si on doit se diriger vers cette option-là. Et je parlais aussi d'une certaine humilité du Distributeur malgré son travail au niveau de la vigie et de la connaissance de la clientèle, citation du bas de la page 11. C'est madame Lampron qui parle. On dit :

> Par contre ce qu'on a utilisé pour faire notre modèle d'affaires, c'est vraiment l'autonomie actuelle des véhicules électriques partant du principe qu'on ne connaît pas encore le comportement des utilisateurs par rapport à cette autonomie-là qui est augmentée.

Monsieur Gosselin, lui, semble la connaître sur la base de son expérience personnelle. Mais vous voyez ici qu'on est très conscient qu'il y a des éléments qui vont évoluer dans le futur et on va les suivre et on va pouvoir en faire rapport à la Régie. La citation complète de madame Lampron est intéressante à ce niveau-là.

Paragraphe 34, bien, c'est un peu, Madame la Présidente de la formation, la question de l'inertie sur laquelle vous questionniez l'un des témoins. Évidemment, il faut se rappeler que les

véhicules entièrement électriques qui sont aujourd'hui présents dans le parc vont pouvoir se recharger sur les futures BRCC, les présentes et futures BRCC, même si la puissance augmente au niveau des bornes.

Si j'ai acheté, moi, aujourd'hui un VEÉ, et j'en discutais justement hier avec une personne de la Régie, monsieur Lambert, qui possède un véhicule électrique, bien, lui, il en possède un, il peut se recharger aujourd'hui, il pourra se recharger demain aux bornes de cinquante (50 kW), de cent (100 kW) et de cent cinquante kilowatts (150 kW). De sorte que le parc de véhicules, bien, si on suit les prévisions de ventes, tranquillement on va retrouver dans le parc de plus en plus de véhicules entièrement électriques, donc selon les projections du gouvernement, un million, soit environ vingt pour cent (20 %) du parc en deux mille trente (2030). Et ces véhicules-là pourront tous se recharger à toutes les bornes de recharge rapide.

Évidemment, on comprend que plus la batterie a une large capacité, plus se recharger va être un petit peu plus long sur une borne de moindre capacité. Mais quand même, ça va être compatible pour l'ensemble des véhicules

entièrement électriques.

Quand c'est technique, je me réfère toujours à l'équipe pour s'assurer que je ne dis pas d'âneries. Bien, au niveau de l'accroissement anticipée de la proportion des VEÉ, je pense que ce qu'a indiqué monsieur Neyrinck ce matin était très intéressant, très pertinent, même très percutant. Il l'a bien fait. Je ne vais pas répéter ça ici. Mais on s'appuie donc sur une variété de sources pour constater que les meilleures prévisions d'aujourd'hui sont vers une tendance à une domination du marché vers les véhicules entièrement électriques.

(10 h 45)

Ici, je prends à simple titre d'exemple, et j'en parlais donc du témoignage, du contre-interrogatoire de monsieur Breton. Si on prend, et là, je suis dans le tableau où on voit les années. Alors, pour fin de référence, si vous voulez le consulter, par la suite, je l'ai pris dans SÉ-AQLPA, document 1, page 12 du document. Alors, c'est le tableau où on voit les taux de pénétration des véhicules, jusqu'en deux mille vingt-cinq (2025). Alors, comme l'a dit monsieur Neyrinck, puis ça, c'est peut-être un point sur lequel je

vais beaucoup insister.

Deux mille vingt-cinq (2025), on aurait, avec la loi VZE, 56 % des véhicules... De pénétration des véhicules entièrement électriques. Et ça, c'est sans tenir compte du projet de déploiement massif de bornes de recharge rapide du Distributeur. Sans en tenir compte. Alors, quand le distributeur, lui, parle de 80 % en deux mille trente (2030)... Quand il parle de 70 % en deux mille vingt-cinq (2025), qui se compare au 56 % du bas, et 80 % en deux mille trente (2030), bien, on voit qu'on est quand même pas si loin de cette étude-là, avec le poids qu'elle a, puis le but qu'elle avait. Mais, quand même, on n'a pas... On n'est pas à des millions de kilomètres, là. On est en lien. On voit que c'est tout à fait atteignable comme prévisions, d'aller chercher du 70 % et 80 % de véhicules entièrement électriques parmi les véhicules, parmi l'ensemble des véhicules électriques qui sont achetés par les consommateurs.

Je vais vous demander un petit instant, j'entends un frémissement, à ma gauche. Et on me rappelle, avec justesse, que ces chiffres-là, de la pièce que monsieur Neyrinck a abordée ce matin, ne tiennent pas compte de nouvelles subventions,

également. Je pense avoir déjà dit que ça ne tenait pas compte du déploiement de bornes de recharge rapide en grande quantité, comme nous le proposons dans le présent dossier.

Donc, je suis rendu à la page 13 du plan d'argumentation, au niveau des paramètres économiques. Alors...

LA PRÉSIDENTE :

Maître Tremblay, est-ce que vous pensez que ça serait un bon moment pour prendre une pause d'une dizaine de minutes?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Tout à fait. Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

Oui? O.K. Alors, on prend une pause de dix (10) minutes. Merci.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

_____

REPRISE DE L'AUDIENCE

LA PRÉSIDENTE :

Maître Tremblay?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bonjour à nouveau. Alors, j'en ai pratiquement terminé, même si je ne suis qu'à la page 13 du plan d'argumentation. Alors, donc, paramètres

économiques, je l'ai couvert, là. On s'est collés, donc, sur les termes de la loi, et sur la manière d'établir les revenus requis, et les tarifs prévus à la loi.

J'insiste sur le paragraphe 41, en haut de la page 14. Comme le disait madame Caron, c'est maintenant que vous avez une bonne information pour apprécier l'ensemble du projet. Ensuite de ça, l'effet induit, bon, on en a palé beaucoup. C'est un aspect qui a fait l'objet de nombreux commentaires. Mon... Le point que je veux ajouter, sur ce que j'ai déjà dit, c'est au paragraphe 40... Par rapport au paragraphe 46. On parle de l'exemple de Tesla. Alors, bien sûr, on n'a pas eu de représentants de Tesla qui sont venus témoigner ici, mais vous avez néanmoins un exemple réel d'une entreprise commerciale qui installe elle-même des bornes de recharge rapide qui, en elles-même, ne sont pas rentables. Mais, est-ce qu'elles stimulent la vente de véhicules Tesla? Bien, la réponse, c'est oui. Tesla est un joueur majeur, en termeS de vente de véhicules entièrement électriques. Et, d'ailleurs, monsieur Neyrinck a fait mention, ce matin, des récents développements dans certains pays européens, où on voyait qu'il y avait un effet

majeur, au niveau d'un nouveau modèle. Donc, est-ce que l'effet induit existe? En tout cas, pour Tesla, il existe.

Donc, paragraphe 47, bien, c'est les paragraphes qui traitent de la démarche du Distributeur que je vous mentionnais, au niveau d'aller consulter une firme spécialisée avant de se présenter, notamment, à la Régie, pour avoir une preuve crédible et solide quant aux ventes de véhicules électriques qui pouvaient êtres créditées au projet. Le but de la démarche est bien expliqué au paragraphe 48.

(11 h 09)

Au paragraphe 49, bien, vous l'aviez noté, je pense, de nombreuses études d'analyse de sensibilité ont été effectuées de sorte que même avec un effet induit de vingt-quatre pour cent (24 %) à terme au lieu de la moyenne de cinquante-cinq pour cent (55 %), le projet demeure rentable. Alors, c'est un projet qui est robuste et l'analyse de sensibilité, vous l'avez vue, couvre les majeures hypothèses du projet et, à chaque fois, on arrive à la conclusion que le projet demeure robuste.

Bien sûr, vous pouvez faire comme, je pense

que c'est l'intervenante UC qui fait varier à peu près toutes les hypothèses à des scénarios catastrophe puis là le projet n'est plus rentable. Oui, c'est certain mais c'est pas, à mon avis, c'est pas la démarche que l'on doit faire dans le cadre de l'étude d'un projet d'investissement. Ce qu'on vous a présenté au niveau de faire varier individuellement chacun des facteurs, bien, c'est la façon de faire qui vous donne la meilleure information.

Je passe sur la question des recharges à domicile autrement que pour vous mentionner au paragraphe 55 que cette hypothèse-là, bien, elle est bien documentée, elle est raisonnable et, encore une fois, supportée par une analyse de sensibilité au niveau d'une baisse des revenus de recharge de vingt pour cent (20 %). Alors, même à ça, la VAN du projet demeurait positive et de façon significative.

J'ai rien de supplémentaire à dire sur les revenus de recharge aux bornes, prise en compte du revenu marginal, page 18, page 19, investissements gouvernementaux, tout a été dit là-dessus mais vous avez le résumé de notre pensée sur ça, même chose pour la création du compte d'écarts et de reports

où je vous cite les passages pertinents du témoignage de madame Caron. Même chose pour l'impact sur le réseau qui a fait l'objet, somme toute, de peu de débat dans le cadre du présent dossier.

Donc, j'ai reproduit nos conclusions à la page 23 du plan d'argumentation. J'en ai parlé abondamment donc première conclusion, bien, ça confirme qu'on parle de l'année deux mille dix-neuf (2019). Pour l'année deux mille vingt (2020), bien, ça sera dans un prochain dossier tarifaire.

Donc, on vous demande d'établir la juste valeur des actifs, on vous demande de déterminer les montants globaux des dépenses pour assurer le service et également de rendre l'ordonnance où le CER va être créé de façon permanente et non plus provisoire comme dans votre précédente décision.

Alors, je conclurais mon argumentation en vous mentionnant que vous avez devant vous une preuve de très grande qualité au soutien d'un projet réel, c'est un projet où nous allons, nous voulons déployer de vraies bornes de recharge à des vrais coins de rue qui vont alimenter des vrais clients qui ont des vraies autos électriques et on veut faire ça dès maintenant.

C'est un projet qui est ancré dans la réalité où nous suivons en temps presque réel l'évolution des choses pour faire le fine-tuning au projet.

Je juge bon de mentionner un point au niveau du témoignage de madame Caron qui vous a bien expliqué qu'au niveau du risque, c'est un risque qui est maîtrisé par le Distributeur.

Maîtrisé pourquoi? Parce que nos hypothèses, on a confiance et ça nous permet de faire un déploiement en toute confiance avec des analyses de sensibilité qui démontrent sa robustesse et que ça témoigne également d'une volonté d'adéquation permanente entre les investissements que l'on veut réaliser et les objectifs du projet qui sont, ultimement, l'augmentation du nombre de véhicules entièrement électrique sur les routes.

Et ça, bien, c'est une saine mesure de gestion du risque – là, je fais du pouce sur la discussion qui avait lieu relativement à la gestion du risque – donc c'est un risque qui est maîtrisé, vous êtes en mesure d'apprécier les mesures de gestion des risques que l'on met en oeuvre dans ce projet-là et, par ailleurs, bien, il y a rien au

présent dossier qui nous indique que le niveau de risque est différent de celui associé à l'ensemble des autres activités du Distributeur, ce qui a donné lieu à des, qui s'appuie, pardon, sur tous les travaux de la Régie relativement à la détermination d'un taux de rendement. Donc tout ça, tout ce travail-là est adéquat encore aujourd'hui pour le projet dont on parle ici, vous avez entendu comment les risques étaient pour être gérés.

Alors donc, pour toutes ces raisons, je vais vous demander d'accueillir nos conclusions comme indiquées dans l'argumentation et dans la requête. Et si vous avez des questions, dès maintenant je suis disponible pour y répondre. Je le serai également lors de la réplique.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait, merci. Maître Roy?

Me NICOLAS ROY :

Juste un suivi sur le CER parce que vous renvoyez au témoignage de madame Caron qui avait dit, de bonne mémoire, je n'ai pas les notes mais que c'était sujet à une vérification de sa part de plus hautes instances, vous maintenez la création du CER. Je comprends que ça...

(11 h 14)

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

En fait, c'était pas tant une vérification interne qu'une confirmation de la compréhension que nous en avons. Alors, je pense que quand on lit la dernière décision du dossier tarifaire, je pense que c'est 4057, si je ne m'abuse, il y a une section, évidemment, sur le traitement des facteurs Z et ce qu'on en comprend c'est qu'à toutes fins pratiques lorsqu'un facteur Z se présente, on N'a pas besoin d'aller faire autoriser un CER à la Régie puisque les coûts, on a la garantie que ces coûts-là seraient pris en compte.

Mais évidemment, ça c'est notre compréhension puis ce que disait madame Caron et c'est ce qu'on... c'est la position qu'on maintient aujourd'hui, c'est que par prudence, on maintient notre... notre demande et tant mieux si ça devient peut-être dans le futur lorsque ces règles seront précisées ou confirmées, bien, on aura peut-être plus besoin ou on en aura peut-être besoin selon l'évolution que ça prendra mais c'est toujours la même position. Donc, c'est par prudence, on souhaite... on maintient notre demande de création d'un... d'un CER.

Me NICOLAS ROY :

Une dernière question. Compte tenu de la discussion qu'on a eue avec madame Caron puis madame Lampron sur le... je vais l'appeler le réseau de bornes, réseau électrique autres que inc. au Québec, compte tenu de la propriété d'Hydro-Québec, je veux juste pour les fins des notes sténographiques que vous nous confirmiez le statut de ces bornes-là, elles ne font pas partie du projet ici et aussi que 52.1.2 est inapplicable à ces bornes-à, c'est ce que je comprends?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Tout à fait, tout à fait. Le projet, l'analyse qu'on vous présente et ce qu'on a dans nos cartons c'est pour les... les bornes qui sont... qui sont installées dans le cadre du projet, celles qui sont identifiées, et il n'y aura pas de transfert de propriété de HQ vers HQD. Comme le disait madame Lampron, lorsque certaines bornes viendront à fin de vie utile, elles pourront être remplacées par une nouvelle borne et là, à ce moment-là, bien là, ça fera partie du projet puis ça sera inclus dans... dans tout ça.

Alors, voilà, tout à fait, je suis en mesure de vous le... de vous le confirmer. Donc,

que ça soit de Circuit électrique inc. vers... vers HQD ou de HQ vers HQD, il n'y a pas de... il n'y a rien à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Tremblay, j'aurais une question pour vous. J'ai entendu votre argumentation sur l'article 52.1.2, j'aimerais vous entendre sur en quoi spécifiquement les actifs du projet dont il est question ici doivent être intégrés à la base de tarification du Distributeur? Est-ce que, par exemple, ils ne pourraient pas être mises sur une ligne à part et ils sont là, ils sont dans le revenu requis, mais ils ne sont pas intégrés à la base de tarification de HQD.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

En fait, ce que vous voyez au présent dossier c'est une intégration de ces activités-là dans HQD, une intégration à tous égards. Alors, ça devient à toute fin pratique une activité de HQD et au plan de l'exploitation, au plan des opérations puis au plan comptable, bien, c'est... c'est traité comme une activité de HQD, donc, il n'y a pas lieu selon nous d'avoir une base de tarification distincte là-dessus. De toute façon, ce sont les mêmes règles qu'ils appliquent et on l'a vu dans la Loi au

niveau de l'amortissement, au niveau du rendement, donc, c'est la même chose.

Donc, il y a lieu selon nous de... de continuer dans ce raisonnement-là où les activités sont intégrées de façon... de près à celles de HQD pour que ce soit intégré à la base de tarification de HQD. Alors, c'est ce que la Loi nous dit, on a le vocabulaire de la base de tarification.

Maintenant, est-ce qu'il serait possible de faire une petite base de tarification à part? C'est certainement possible mais à notre avis ce n'est pas souhaitable parce que... pour la simple raison que les activités étant maintenant intégrées à celles de HQD, bien, on est capable de vous présenter, dans le dossier tarifaire, ça a été le cas d'ailleurs cette année, hein, les investissements en bornes de recharge étaient présentés avec les autres investissements puis c'est présenté.

Maintenant, de ce que j'ai compris également des témoignages c'est que c'était pas possible pour HQD de faire nécessairement un suivi ou une identification, on le fait maintenant parce que le projet commence, mais après ça, on ne fait pas de comptabilité par activité, de sorte qu'année

après année, il y a probablement un niveau de détails qu'on ne sera pas capable de vous fournir puis là, je vais m'en remettre au témoignage de madame Caron et je vais également juste prendre une petite seconde pour consulter l'équipe s'il n'y a pas des points supplémentaires.

(11 h 19)

Alors, c'est ça. Donc, certains coûts vont être facilement être identifiables, évidemment, le coût d'achat d'une borne on va savoir ça, on va pouvoir suivre ça facilement. Par contre, tous les autres coûts là de... dont les coûts d'exploitation, ça va être intégrés dans les activités d'HQD. On ne sera pas capable dans le futur, comme le disait madame Caron, de vous faire un suivi détaillé de ça. De sorte que, un dans l'autre, à notre avis, la meilleure façon de traiter tout ça, compte tenu du MRI également qui s'applique à ces activités-là également, c'est de le verser tout simplement dans la base de tarification d'Hydro-Québec Distribution.

Ça s'appuie sur l'ensemble des décisions que vous avez rendues dans le passé et ça permet aussi une présentation adéquate des informations qu'on a de besoin pour suivre le projet.

LA PRÉSIDENTE :

Et puis vous, la distinction du fait que les activités actuelles d'HQD, ce sont des activités réglementées au sens où HQD est un monopole et il est réglementé et que les bornes comme telles, ce n'est pas une activité réglementée puisque tout le monde peut installer des bornes, ce n'est pas une justification qui fait que toutes ces activités-là puissent être toute ensemble, regroupées dans la base de tarification du Distributeur?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Non. En fait, tout à fait là. Quand vous dites que ce n'est pas une activité réglementée, c'est vrai que ce n'est pas soumis au monopole de droit... bien, en fait, au droit exclusif de distribution. C'est pas dans la franchise. Mais, néanmoins, la Loi est venue prévoir, de façon spécifique, un mandat pour HQD de développer ce réseau de bornes là et nous dit que ça doit être traité, à toutes fins pratiques, comme une base de tarification.

Maintenant, si vous voulez m'amener sur le terrain et de dire « bien, si on prend l'exploitation d'un réseau de bornes de recharge « stand alone », est-ce que le risque pourrait être augmenté? », peut-être que oui là. C'est certain

qu'on bénéficie du fait que c'est HQD qui déploie ce projet-là et on peut intégrer ça avec le même taux de rendement que HQD.

Maintenant, si vous voulez nous amener vers une comptabilisation distincte, bien il y a fort à parier qu'il faudrait réviser à la hausse là la question du taux de rendement. Mais, nous, on ne veut pas aller là. On pense qu'on peut utiliser ce qu'on a aujourd'hui pour HQD comme étant valable pour traiter l'ensemble des coûts.

Donc, c'est vrai que la nature des activités peut être différentes. Il y en a une qui fait l'objet d'un monopole, il y en a une qui ne fait pas l'objet d'un monopole, mais ultimement, l'évaluation de la Régie à l'effet qu'un actif sera prudemment acquis et utile, bien ça ne change pas par rapport à ce que vous faites à chaque année au niveau de la base de tarification. Évidemment, un peu moins dans le MRI, mais quand même.

Donc, cette même mécanique-là est valable, elle peut s'appliquer, même s'il y a deux natures différentes d'actifs. C'est géré par le Distributeur de la même façon et présenté de façon intégrée dans la preuve qu'on vous a soumise. Et bien, vous avez une bonne idée de ce qui s'en vient

là-dessus à travers les documents du dernier dossier tarifaire où c'était intégré dans l'ensemble des activités.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Merci, Maître Tremblay.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on va être prêt à entendre maître Cadrin de l'AHQ-ARQ.

PLAIDOIRIE PAR Me STEVE CADRIN :

Alors, bonjour. Steve Cadrin pour l'AHQ-ARQ. Alors, le plan d'argumentation a été déposé il y a quelques instants au SDÉ. Alors, je ne sais pas si c'est rendu jusqu'à... Oui. D'accord. Merci. Et vous avez aussi la version papier devant vous qui est en train d'être distribuée par madame la greffière sous ses bons soins. Donc, merci, Madame la Greffière.

Un peu comme mon confrère maître Tremblay, je vais me permettre un petit éditorial avant de commencer dans le plan d'argumentation lui-même, si vous m'y autorisez. Et le premier point, en fait, que j'ai fait, et en fait, j'ai tendance à penser que je suis la semaine passée à plaider un peu des

choses similaires où on a des objectifs québécois là d'aller vers une transition énergétique. Alors, on en a parlé de la transition énergétique il n'y a pas longtemps, ensemble où on a plaidé ça.

Alors, donc l'électrification des transports, il y a tout cet aspect aussi où on se dit, bon, on a certains surplus, hein, chez le Distributeur puis on pourrait peut-être les rentabiliser aussi d'une certaine façon, alors... puis notre énergie est verte. Alors, tant mieux dans ce cas-ci.

(11 h 24)

Par contre, il y a un arbitrage qui a été fait puis l'arbitre de ce qu'on doit faire de ce côté-là, c'est le gouvernement. Il nous a fixé des cibles, des cibles pour des véhicules électriques à atteindre à certaines époques. On y reviendra dans quelques instants. Puis également il y aura un impact sur les tarifs ou pas selon les coûts qui sont engagés. Mais évidemment les coûts qui sont engagés, c'est pour atteindre les cibles du gouvernement, pas d'autres cibles, pas celles d'autres intervenants ou les cibles... même si on peut être tous pour la vertu de l'électrification des transports, la réduction de gaz à effet de

serre, et caetera, et caetera. Mais pour les fins de la clientèle que je représente qui paie des tarifs, bien, il y a un arbitrage qui est fait. Puis l'arbitre de ça, c'est le gouvernement de ce côté-là. Alors, la cible, c'est celle du gouvernement. C'était ça mon point sur ce premier aspect-là. Donc les cibles du gouvernement à différentes dates.

Dans le présent dossier, ce qui a peut-être caractérisé ce dossier-ci, d'ailleurs on a passé quelques deux semaines et quelque dans le dossier Transition énergétique Québec il n'y a pas longtemps, la semaine dernière et précédentes, il y a beaucoup de choses qui se sont dites, il y a beaucoup de gens qui ont été testés dans leurs hypothèses, dans leurs avancées, dans leurs prévisions, la capacité d'un plan à atteindre ses cibles. Ça ressemble beaucoup à ce qu'on discute ici. Il n'y a pas de surprise. C'est dans le Plan directeur aussi d'une certaine façon. On a passé quand même pas mal de temps à regarder cette question-là, d'atteintes la cible puis des hypothèses derrière les atteintes de cibles, les effets induits. On a l'impression un peu du jour de la marmotte d'une certaine façon, si vous me

permettez encore une fois de dire ça comme ça.

Ce qui caractérise le présent dossier, puis encore ce matin, je le dis avec beaucoup de respect, il y a une certaine forme de susceptibilité qui s'est installée dans la place, tant dans les commentaires que dans la preuve. Là, on n'attaque plus les preuves telles qu'elles sont présentées, on semble attaquer les personnes. On nomme tout le monde par leur petit nom. La Régie incluse, pour des décisions qu'on ne voudrait pas voir être rendues par la Régie.

Je trouve ça particulier. On dirait qu'on veut défendre des hypothèses à tout crin. Même quand on sait nous-mêmes quand on les avance qu'on est totalement incertain de l'avenir. Puis on l'a dit, il y a tellement de reprises, et tellement souvent et tellement différemment que je trouve particulier la façon dont ça s'est enclenché. Mais il reste pas moins que le débat ici est un débat de fardeau de preuve d'Hydro-Québec de vous convaincre que son plan de déploiement, que les sommes engagées, que les actifs sont prudemment acquis, sont utiles et sont nécessaires pour les fins d'atteindre les cibles fixés par le gouvernement parce que vous ne pouvez pas en faire abstraction,

c'est ça que vous devez tenir en compte dans votre décision. On y reviendra dans quelques instants.

Il n'y a pas de fardeau de preuve pour les intervenants. Tantôt, on a entendu, puis à plusieurs reprises, puis en éditorial tout autant que dans l'argumentation, bien, ils auraient dû ou ils auraient pu faire une analyse pour démontrer ça, comme si vous aviez à choisir entre notre preuve, je dis les intervenants pris dans leur ensemble, et celle d'Hydro-Québec. Nous, ce qu'on a soulevé, c'est les problématiques de la preuve d'Hydro-Québec. On n'a pas à faire la preuve à leur place d'un projet qu'ils nous demandent d'approuver.

C'est certain qu'on aurait pu faire des choses. C'est certain qu'on pourrait... Et je vous fais le clin d'oeil ici pour relaxer l'atmosphère avant le lunch. On aurait pu être consulté pour optimiser le... Hein! Bon. On ne l'a pas été. Bien, c'est correct comme ça, là. Mais je le fais à la blague ici pour alléger le propos que je tenais qui est un peu plus sévère.

Mais d'aller à dire que nos discussions sur l'optimisation sont sans résonnance, que personne ne se préoccupe de ça dans l'environnement

réglementaire canadien ou nord... je ne sais trop. Il y a un pas, là. Je pense que ce qu'on fait ici régulièrement, ce qu'on voit ici régulièrement et ce qu'on voit Hydro-Québec faire régulièrement d'ailleurs, c'est de tenter d'être le plus optimal possible. On voit ça dans des scénarios de prolongement de nouvelles lignes de transport, par exemple, où on tente chez Hydro-Québec, de bonne foi, d'arriver avec le scénario le plus optimal possible, dans la mesure du possible.

Ici, on semble nous faire le reproche de vouloir optimiser le déploiement des bornes de recharge. Je comprends mal. Ça n'a pas été fait, on le sait que ça n'a pas été fait l'optimisation du déploiement des bornes. On sait qu'on va faire une certaine optimisation avec la Polytechnique géographiquement. Mais tout l'aspect économique, tous ces éléments-là, là où il y a d'ailleurs beaucoup, beaucoup d'incertitude, beaucoup, beaucoup d'hypothèses questionnables, pour utiliser l'expression traduite peut-être inadéquatement, là on ne veut pas le faire ou on nous reproche d'en parler. Peut-être que le propos est trop fort, peut-être qu'on ne nous le reproche pas.

(11 h 24)

Mais la façon dont ça a été dit, et je reviens à l'aspect susceptibilité avec le plus grand des respects, il m'apparaît bizarre d'attaquer les gens sur ces questions-là. Alors, rappelons-nous que l'AHQ-ARQ, pas monsieur Raymond, pas Steve Cadrin, l'AHQ-ARQ est d'accord avec le déploiement des bornes. Ça nous apprendra, vous direz. On s'est fait chicaner beaucoup. Mais, on est d'accord avec le déploiement des bornes.

On est d'accord avec, même, ce qui est demandé à court terme. Puis, tout ce qu'on demande, c'est : assurons-nous d'être capable de faire mieux, si on peut mieux, dans le futur. Je résume très rapidement la preuve qui a été présentée. On en regardera certaines facettes, là.

Donc, on est avec le Distributeur, dans ce dossier-là, si je peux dire ça comme ça. Je ne sais pas si on doit mettre un chandail ou pas, dans ce temps-là, mais il y a des éléments sur lesquels on demande de faire différemment, ou de faire mieux, selon nous. Et, est-ce que c'est incorrect? Je ne pense pas. Et, est-ce qu'on peut aller bien loin, je dirais, à faire des propositions nous-même de comment le faire, déjà dans le présent dossier? Je ne suis pas sûr que c'était le cadre du présent

dossier, de le faire. C'était une approbation d'un projet. Ce n'est pas un 73. C'est autre chose, là. Toute une série d'article en même temps, mais surtout l'article qu'on dénomme tout le temps, 52.1.2.

Alors, comme toujours, moi aussi, je fais pareil comme maître Tremblay, soit dit en passant. J'inverse les numéros assez souvent. Alors donc, il n'y a pas de présomption favorable pour Hydro-Québec, dans la preuve qu'ils présentent. C'est pas parce qu'ils ont présenté une preuve que, nécessairement, cette preuve-là est la seule qui tient. Et, à défaut de preuve contraire, vous allez dire « oui ».

Le fardeau de preuve, c'est de vous convaincre que ce qui est fait là, ce qui est demandé là, ça, c'est prudemment acquis. Puis, on va regarder la question des coûts, après ça, que c'est nécessaire, les coûts, que c'est également des coûts qui sont raisonnables. Tout ça, dans le contexte habituel que vous avez à faire, en tarification. Tout à fait normal.

Alors, encore une fois, les critiques des preuves, c'est une chose. Mais, après ça, il faut se regarder soi-même. Et, celui qui avait le

fardeau, ce n'était pas nous, c'était Hydro-Québec. Mon éditorial est terminé. Je vous amène dans le plan d'argumentation.

À la page 2, et je prends peut-être le temps... Je ne le fais pas souvent, je ne le fais jamais, en fait. Relire les conclusions, mais peut-être en relire quelques-unes avec vous, pour vous rappeler à quel point nous étions d'accord avec le Distributeur, malgré les critiques que nous avons subies. Alors, à la conclusion numéro 1 : On considère que le Distributeur doit supporter la croissance des véhicules électriques au Québec, à l'intérieur de certaines balises décrites dans le mémoire.

Et, c'est le seul bémol qu'on aura à discuter, tout à l'heure. Constate aussi que l'objectif d'augmentation du nombre de véhicules est en avance, mais que le nombre de VRCC installés par le Distributeur sur l'horizon dix ans pourrait être surévalué, si la tendance se maintenait. C'est essentiellement notre propos. Est-ce qu'on en déploie trop? Est-ce qu'on va trop vite? On ne devrait peut-être pas en parler, mais bon. L'AHQ-ARQ est d'avis que l'analyse économique sur dix (10) ans présentée par le Distributeur est

favorable, et qu'elle est robuste. Comme le démontre les diverses analyses de sensibilités réalisées par l'AHQ-ARQ, le Distributeur mentionnait la section 2 du mémoire.

Alors, on demeure préoccupé par un certain nombre d'hypothèses. Et là, j'arrête pas lecture servile des quelques conclusions. Puis, on va les regarder ensemble. Mais, avant d'aller sur cette question de conclusions, vous nous avez soulevé une question d'ordre juridique.

Alors, je vous amène à la page 4, si vous voulez bien, sur le cadre législatif de notre fameux article dont on a regardé, et que vous avez probablement abondamment regardé, et que vous allez encore abondamment regarder.

Je vais vous avouer, bien honnêtement, que j'ai écouté la discussion avec grand intérêt, ce matin, que vous avez eue avec maître Tremblay mais, particulièrement à la fin, là, où vous avez fait valoir, un peu, vos préoccupations, je vous dirais, d'ordre juridique à maître Tremblay. Je n'ai pas l'impression que je vais avoir beaucoup de valeur ajoutée à ce qu'il vous a dit. J'aurais tendance à être d'accord lui, sur l'ensemble de ses représentation quant à son interprétation de 52.1.2

en lien avec vos questions de ce matin, activités réglementées, non-réglementées, base de tarification.

C'est certain que si je pouvais ne pas mettre dans la base de tarification quelque chose, et donner un rendement au Distributeur, comme payeur de tarif, peut-être que je serais d'accord, là. Mais là, on nous a dit qu'on aurait peut-être un taux de rendement différent, fait que... Mais, ceci étant dit, je pense qu'on n'est pas à cette discussion-là, à ce stade-ci.

Mais, j'aurais tendance à dire que compte tenu qu'on a ajouté une activité, dans le fond, au Distributeur, qui est celle de déployer les bornes de recharge rapide publiques, et puis qu'on lui a demandé également de s'assurer de l'exploitation de ce système-là, par la suite, c'est comme une activité additionnelle, qui n'est pas de la distribution, mais qui est un autre type d'activité, comme le décrit mon confrère. Et, je n'essayerai pas de le redécrire à sa place, il l'a bien fait.

(11 h 34)

Alors, je suis généralement d'accord avec ce qui a été plaidé par maître Tremblay, à ce

stade-ci. ET, je n'ai pas entendu... J'ai lu, aussi, avec intérêt, vos documents que vous aviez transmis. Puis là, je peux tourner la page avec vous, si vous voulez, puis vous amener à la page 5. Vous avez compris que, comme je viens de vous dire, j'ai choisi OEB plutôt que BCUC, mais je constate que, dans BCUC puis là, je l'ai pas cité, je vais en parler immédiatement, j'ai retenu celui-là mais dans BCUC il y avait un texte de tarif qui était particulier, qui parlait de direct et indirect au niveau des revenus, l'aspect indirect est venu attraper toutes les formes de facturation pour un service de fourniture d'électricité.

Et c'est ce mot-là, indirect, qui, vous l'avez lu parce que vous nous l'avez soumis donc je vous plaide votre texte mais je comprends que c'est l'élément ou l'argument de texte qui était assez fort qui est venu chercher et puis est venu englober plus large peut-être.

Si on revient à OEB, bien, à ce moment-là, je suis plutôt d'accord que notre environnement réglementaire à nous ressemble plus à celui qui est décrit là et que dans notre cas à nous, comme je le disais tantôt pour pas trop me répéter, 52.1.2, bien on a vraiment créé une activité distincte avec

un article distinct et on a la distribution ailleurs dans les autres articles précédemment. Alors, on doit vraiment s'assurer ça.

Mais vous aviez, puis là, j'ai peut-être fait un peu rapide mais il y avait des notes explicatives que j'ai pris la peine de vous recopier qui commencent à la page 4 sur la Loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques.

Puis peut-être juste recadrer parce que je trouvais ça intéressant de le dire en des mots plutôt que l'article, même si ça ressemble beaucoup aux articles, dans le fond, finalement, les notes explicatives puis les articles, c'est pas un copier-coller mais ça s'approche beaucoup.

Alors donc, on dit « a pour objet de favoriser l'établissement d'un service », ça va. « À cette fin, elle modifie la Loi sur Hydro-Québec », dans un premier temps on va toucher à l'aspect Hydro-Québec, « afin de permettre au gouvernement de fixer les tarifs ». Alors, le gouvernement débarque et fixe le tarif. Puis ça, il le fait par la Loi d'Hydro-Québec alors on est avec ça.

Deuxièmement, il va faire une autre

modification dans une loi, c'est la vôtre cette fois-ci, et là, qui va établir votre compétence et c'est carrément une question de compétence. On vient vous donner la compétence ici, et c'est ce qui est mentionné, alors « de permettre à la Régie de tenir compte dans la fixation des tarifs ».

Alors, ce service-là, donc, ça montre qu'il est à l'extérieur de l'environnement de distribution puis, n'eût été de ça, on n'aurait pas pu l'intégrer dans la tarification des Québécois qui consomment de l'électricité.

Alors, en lisant un peu les notes explicatives, je disais, bon, je sais pas si j'ai beaucoup de valeur ajoutée dans votre réflexion à ce niveau-là mais vous pouviez pas les mettre avant les tarifs des bornes de recharge rapide, n'eût été de la modification législative, du moins c'est ce qu'en dit le législateur.

Alors, c'est pour ça qu'il est venu vous donner un article pour vous permettre de le faire et de l'intégrer dans les tarifs, dans la fixation des tarifs de distribution, de même façon qu'on va tenir compte du Plan directeur de TEQ. C'est le même genre de texte, on doit tenir compte de, alors on en a parlé la semaine dernière.

Alors, je vous amène maintenant à la page 6 pour vous parler peut-être un petit peu du fond de la preuve mais j'ai toujours un peu d'hésitation, surtout quand on passe hier et on plaide le lendemain ce qu'on a dit hier.

Alors nous, quant à notre preuve, bien d'abord, il n'y a pas eu de contre-preuve. Ce qu'il y a eu comme preuve de tous les intervenants qui ont pu nous suivre, puis même nous précéder à la rigueur, c'est qu'on s'entend tous pas vraiment sur plusieurs des hypothèses, puis on va résumer ça simplement comme ça.

On a tous une vision qui varie, des fois de beaucoup, d'un bout à l'autre du spectre, j'aurais tendance à vous dire, sur plusieurs des sujets, plusieurs des hypothèses, chacun a son expérience personnelle, à coup de boîte de poulet de St-Hubert, peut-être dans certains cas, d'expériences vécues.

On fait ça à la blague mais c'est une expérience vécue terrain qui est très intéressante et, comme ça touche ma clientèle, j'ai préféré vous en parler. Alors, l'Association des restaurateurs salue St-Hubert en passant. Mais oui, effectivement, dans ce cas-là, il y a tout un

spectre, toute une variété d'information qui vous est présentée.

Puis avant qu'on commence à regarder les différentes hypothèses puis les questionnements des différentes hypothèses, on avait comme l'impression que le Distributeur reconnaissait d'emblée que plusieurs des hypothèses étaient nécessairement, comme toute hypothèse, pas bonnes dans la réalité par la suite mais que, dans ce cas-ci particulièrement, les véhicules électriques, ça bougeait très vite, pas le véhicule électrique mais la technologie qui va avec, bien que le véhicule électrique va vite, vous allez me dire.

Alors, on avait cette impression-là au début du dossier. Mais quand on a lu le dossier, quand on a présenté notre preuve, nous on a questionné certaines hypothèses en disant, bien, on a l'air tous d'accord puis on avait l'impression qu'on était d'accord avec Hydro-Québec Distribution, peut-être pas finalement à écouter maître Tremblay.

Mais peut-être qu'on était d'accord à dire qu'effectivement ça bouge vite, il va falloir s'adapter, il va falloir faire attention, il va falloir pas se cantonner dans une ligne sachant

qu'on n'a pas la bonne ligne dès le départ, elle va changer dans un an, dans deux ans, dans trois mois, selon les vitesses qu'on nous a parlé de différents items technologiques qui peuvent changer beaucoup de choses, puis le comportement aussi des citoyens, l'effet induit aussi également.

Alors, il y a toutes sortes d'autres sujets qu'on n'a pas beaucoup de contrôle dessus puis qu'on peut vraiment pas très bien estimer peut-être à ce stade-ci. Au gré de la preuve, on a senti qu'on voulait défendre nos hypothèses beaucoup au niveau de la distribution.

(11 h 39)

Monsieur Neyrinch tenait beaucoup encore ce matin à vous redire que ces hypothèses sont robustes alors que je pensais qu'au début, on était tous d'accord avec le fait que c'est la meilleure robustesse qu'on peut avoir vu d'aujourd'hui mais tout ce qu'on sait c'est que demain matin, ça ne sera plus bon. Alors, ça ne semble peut-être plus être le cas parce qu'on vous demande peut-être d'approuver le projet pour dix (10) ans mais j'y reviendrai sur cet aspect-là.

Donc, vous avez... on a identifié... Puis ce sont les hypothèses, j'aurais tendance à vous

dire les plus importantes qui sont dans le dossier, derrière le dossier, qui caractérisent le dossier, et c'est celles-là qui ont été discutées. Je ne les referai pas avec vous, vous avez eu quelques diapos pour les regarder encore une fois hier en plus de la preuve qu'on a présentée. Mais essentiellement, puis là, c'est là où j'insistais, j'ai insisté sur la surestimation du nombre de bornes, c'est pas systématique le bon mot peut-être, vous me direz, ça serait peut-être généralement, toutes les hypothèses poussent dans cette même direction-là. Alors, l'erreur va nous pousser à avoir trop de bornes.

Alors, ce que ça nous amène quand on va utiliser des mots comme prudemment acquis et utile, alors, la prudence ici veut que quand toutes les hypothèses vont dans un sens qui a tendance à surestimer le nombre de bornes, il y a un risque parce qu'il y a une dépense qui va avec le nombre de bornes et là, les gens qui paient les tarifs s'inquiètent. Alors, on s'inquiète.

Il y a beaucoup de façons de régler le problème d'inquiétude là, la première... puis on va vous expliquer dans quelques instants comment, selon nous, bien sûr.

Alors donc, la surestimation, j'ai dit, systématique du nombre de bornes à la page 6 peut être... Généralement, j'aurais tendance à vous dire, moi, généralement, toutes les hypothèses tendent dans ce sens-là. Maître Neuman a posé la question à monsieur Raymond : « Vous n'avez pas regardé les hypothèses qui vont dans l'autre sens? » Bien, j'attends encore que quelqu'un me démontre qu'une hypothèse va dans l'autre sens de façon à absorber toutes les surestimations que je vous ai montrées ici dans un petit tableau pour faire un truc qui attrape l'oeil facilement.

Mais c'est pas un problème, ça fait partie des véhicules électriques, ça fait partie de cette nouvelle technologie-là puis ça fait partie du fait qu'on est à l'avant-garde des véhicules électriques. On est... on le dit là, on avance vite, on est là puis on essaie d'être devant les véhicules électriques, alors, c'est normal qu'on avance pas dans un monde où tout le monde a déjà fait avant nous puis on sait exactement où est-ce qu'on s'en va puis on ne se trompera pas. Ça amène d'autres conséquences, évidemment.

Première chose, évidemment, on en a parlé quand même à quelques reprises, optimiser le Plan

de déploiement, c'est un peu un élément qui nous a attrapés dans le dossier, si je peux dire ça comme ça, puis là, je reprends la citation qui apparaissait dans la présentation de monsieur Raymond à la page 14.

> L'objectif d'un plan de déploiement optimal devrait plutôt être de minimiser l'impact sur les tarifs tout en respectant les cibles demandées, dit-on. Alors, viser la rentabilité n'est pas suffisant...

Je vais en bas.

> ... maximiser la rentabilité est plus acceptable.

Alors, pourquoi ne pas le faire mieux si on peut le faire mieux. Où est l'enjeu? Pourquoi est-ce si problématique? Pourquoi veut-on pas le faire? Je pense qu'on veut le faire, je pense qu'on peut le faire puis on va vous inviter à le faire dans le futur.

Alors, ce qu'on a dit ici c'est :

> L'AHQ-ARQ recommande...

Puis c'est une conclusion qui était nouvelle en cours de route force à écouter ce qui a été dit.

> ... recommande à la Régie de demander

à HQD la démonstration du caractère optimal de son Plan de déploiement. Pas aujourd'hui, pas avant de rendre votre décision maintenant, on y viendra sur notre suggestion, mais à la prochaine rencontre. Je tourne la page.

Ajuster le Plan de déploiement. Alors, ça c'était le moto tout au long du rapport puis en fait c'est le moto de madame Caron de HQD qui nous a dit : « On va s'ajuster. » Madame Lampron : « On va s'ajuster. » Monsieur Neyrinch : « On va s'ajuster. » On va s'ajuster à tout. On va tout voir venir, on va tout regarder puis on va toujours s'ajuster. C'est parfait. On est d'accord. Et ce que je vous disais au début, je pensais qu'on était plus d'accord qu'on se le croyait au départ.

Et j'ai repris l'exemple chronologique ici de comment un ajustement pourrait aussi être réglementaire, pas juste les gens qui travaillent à faire le déploiement du projet mais comment il peut nous être amené à nous ceux qui ultimement paieront les tarifs légèrement augmentés, peu d'impacts, ou même peut-être seraient rentables, pourquoi pas, tiens. Pourquoi on ne baisserait pas les tarifs parce qu'on a un système de bornes de recharge rapide hyper performant puis un déploiement de

véhicules électriques qui va avec qui est fulgurant? Alors, tant mieux.

Alors donc, on a suggéré ici, et je l'ai repris pour reprendre le propos à la fin, donc, une séquence d'événements qui s'inscrit relativement bien dans un calendrier, je dirais, réglementaire, usuel. Alors, un des éléments qui est mentionné ici, évidemment, on a parlé d'août deux mille dix-neuf (2019) la cause tarifaire et je viens dans le milieu de l'exemple chronologique, preuve de HQD sur le déploiement de deux mille vingt, deux mille vingt-sept (2020 - 2027) ajusté avec hypothèses mises à jour. C'est peut-être l'élément fondamental qui faisait référence à votre document, votre tableau, le tableau qui avait été déposé également sur les éléments d'ajouts qu'on pouvait mettre là comme suivi d'informations également. Alors, on y reviendra dans quelques instants.

(11 h 44)

Alors, donc en conclusion, parce que je vais conclure sur ces éléments-là, je repose les questions du dossier peut-être dites différemment ou vulgarisé différemment :

> Quelle est la juste valeur des actifs que la Régie estime prudemment acquis

et utiles...

ça, c'est première mission, elle se trouve dans l'article 52.1.2, bien sûr

... à l'exploitation du service public de recharge rapide?

Alors, on l'a dit, les hypothèses retenues entraînent généralement, j'ai été plus gentil, plus tendre, j'aurais tendance à vous dire « presque systématiquement », une surestimation du nombre de bornes.

Le Plan de déploiement n'est pas optimisé, c'est admis d'emblée. Alors, plutôt qu'un faible impact sur les tarifs, on pourrait aller chercher d'autres choses, si on peut aller chercher d'autres choses.

HQD reconnaît la nécessité d'ajuster son Plan de déploiement dans le futur. C'est ce qu'on nous a dit à toutes les fois qu'on a questionné certaines des hypothèses « vous savez, si ça arrive, on va s'ajuster. Quand il va y avoir une borne de deux cent cinquante (250), on va s'ajuster. » Alouette! Il y a déjà un ajustement permis, hein, on a déjà vu qu'ils avaient déjà prévu des installations qui étaient souples un peu plus que de juste accepter une cinquante kilowatts

(50 kW) là. Alors, on avait quand même cet aspect-là qui était même déjà pris en compte.

Mais, ce qu'on vous dit tout simplement, c'est on nous a dit « on va s'ajuster au fur et à mesure. » Alors, conséquemment, la Régie ne peut autoriser la juste valeur de l'ensemble des actifs qu'HQD propose de mettre en place pour les dix (10) prochaines années. C'était ça le point fondamental.

Alors, comment statuer sur « prudemment acquis et utiles » si toutes les hypothèses sont appelées à changer. Puis on le sait qu'elles vont changer. Puis on est tous, peut-être pas tous d'accord là parce que je vais peser mes mots. On a tous reconnu qu'il y avait un certain nombre d'hypothèses qui pouvaient changer. Est-ce qu'elles vont toutes aller vers la hausse, sur la surestimation des bornes? Est-ce qu'elles vont aller vers la baisse?

Vous avez noté qu'on n'est pas entré dans chacune des hypothèses pour tenter de les chiffrer, de les démolir. On a juste reconnu, ce qu'on reconnaissait, je pensais, tous au début, que ces hypothèses-là étaient appelées à changer et très vite. Donc, pour les dix (10) prochaines années, sachant que ça va changer très vite, comment

pouvez-vous juger c'est « prudemment acquis »?

Alors, il faut nécessairement réduire l'horizon, il n'y a pas de choix. Et vous avez déjà fait une suggestion d'un certain nombre d'années là dans les questions, je pense, que vous avez posées en cours d'audience, vous-même la Régie.

Quels sont donc les montants globaux des dépenses que la Régie estime nécessaires pour assumer le coût? Je ne me répète pas, c'est essentiellement la même chose. L'horizon du plan pose le problème en raison du nombre d'hypothèses, du grand nombre d'hypothèses qu'on a appelées « questionnables » ou « sujet à changement ». Même si on attaque pas la façon dont les hypothèses ont été faites aujourd'hui. Même s'il y a certaines problématiques dans les hypothèses qui ont été faites aujourd'hui, on l'a mentionné, ça va de soi.

Alors, quelles sont donc les préoccupations économiques, sociales et environnementales? Bien, j'ai repris les cibles, vous les connaissez bien. Mais, il y a un certain nombre de cibles qui sont là, on doit en prendre en compte, donc il faut augmenter le nombre de véhicules électriques. Je ne me répéterai pas là-dessus.

Je vous amène à la page 9 pour conclure

globalement sur notre recommandation, je dirais, générale ou la façon de voir notre recommandation générale.

On ne remet pas donc en cause les cibles fixées par le gouvernement, aucunement. On ne remet pas non plus en cause l'importance de déployer un réseau de bornes de recharge rapides afin d'atteindre ces cibles-là. Puis maître Neuman nous posait « vous ne seriez pas content, vous, les hôteliers, les restaurateurs, d'avoir des bornes de recharge dans toutes vos... » Bien oui, évidemment. On en a mis dans certains cas là, je donne l'exemple de Saint-Hubert. Alors, oui, l'exemple est évident. Les hôteliers aussi, peut-être pas nécessairement toujours des bornes de recharge rapide qui sont pertinentes à tous les endroits là. Ça, c'est une autre question qu'on pourrait discuter longtemps.

Mais, on n'a pas de problème avec le fait que l'ensemble du Québec puisse se promener sur l'ensemble du Québec, au contraire. Et même, pourquoi pas qui viennent de l'extérieur aussi. Nos amis les Américains, on pourrait les voir, les Ontariens bien sûr, ou autres.

Alors, le compromis face à autant

d'incertitude, tant sur les analyses économiques que sur le plan de déploiement parce qu'il y a deux aspects, les analyses économiques, c'est une chose, mais il y a aussi le plan de déploiement lui-même comme tel. L'évolution rapide dont on a parlé puis je ne reviendrai pas. Les difficultés à prévoir sur un horizon aussi long et reconnaître le plan de déploiement et les sommes qui y sont associées pour l'année deux mille dix-neuf (2019). C'est ce qu'on vous suggère de retenir uniquement.

À plusieurs endroits, j'ai lu la demande, j'ai lu la preuve, j'ai lu les compléments de preuve, j'ai écouté encore ce matin mon confrère maître Tremblay. Si on s'entend sur le fait qu'on ne fait que connaître les coûts deux mille dix-neuf (2019), c'est fini, je n'ai pas de problème avec le reste. Le reste, c'est une prévision de ce qu'on pense pouvoir faire puis on va s'en parler à chaque dossier tarifaire.

(11 h 59)

Comment on va s'en parler? Là la question est importante. Il va falloir avoir un niveau de détails autre que simplement une information diffuse ou avec quelques détails et pas toute l'information complète, vous avez déjà des

suggestions dans ce sens-là. Mais, si c'est simplement reconnaître deux mille dix-neuf (2019), on est d'accord. Il faut avancer dans ce dossier-là. Il ne faut pas arrêter, il ne faut pas stagner dans ce dossier, il faut les déployer les bornes, il y a une forme d'urgence, si je peux le dire comme ça, si on veut avoir une chance d'atteindre les cibles qu'on s'est fixées. Puis on s'entend qu'on va dans le bon sens, dans le sens de cette vertu-là, bien évidemment.

Alors, à court terme, les hypothèses sont suffisamment bonnes pour avancer tout de suite. Il n'y a pas de problème à cet aspect. C'est sur dix (10) ans que le problème arrive.

Alors, je le prends un peu plus bas là, mais j'ai cité ici la preuve du Distributeur HQD-1, Document 1, pour regarder un peu ce qu'on nous a annoncé, ce qu'on a, j'allais dire « forecasté », mais ce qu'on a prévu en avant de nous pour les dix-huit (18) prochains mois. Les dix-huit (18) prochains mois, étant compris qu'il y a des mois en arrière puis il y a des mois en avant là, donc il y a dix-huit (18) mois au total et là on a un certain nombre de bornes. Je vous ai omis le tableau là pour pas étirer la plaidoirie inutilement. Vous

vous souviendrez, chaque région a son nombre de bornes pour une répartition géographique intéressante puis en fonction de ce que le Distributeur nous a déjà présenté.

Mais, vous voyez tout de suite, puis ce n'est pas moi qui le dis là, Hydro-Québec dit :

> Cette planification...

celle de dix-huit (18) mois là

> ... est sujette à changement et sous réserve des validations techniques sur le terrain.

Puis souvenez-vous du tableau là, c'est la région de l'Abitibi, c'est tant de bornes puis la région... C'est pas au coin de Saint-Hubert et quelqu'autre rue là, je vais nommer une rue qui ne croise pas, alors je vais... Mont-Royal, Saint-Hubert, tiens, donc je suis sûr que ça se croise. Mais, c'est pas au coin de telle rue qu'on est en train de discuter là. On parle des régions géographiques québécoises sur l'horizon dix-huit (18) mois en avant de nous. Puis on nous dit, pas nous, eux, Hydro-Québec Distribution « tout ça là, c'est des validations techniques, c'est sujet à changement. On n'est pas capable de se compromettre dessus. » quand on écrit le document HQD-1,

Document 1.

(11 h 51)

Alors, je reviens à ce que je disais, le niveau d'incertitude et la vitesse à laquelle l'incertitude arrive est assez élevé. Alors, difficile de passer sous silence que c'est volontairement qu'HQD ne fait pas évoluer ses hypothèses sur l'horizon de dix (10) ans. On l'a dit à plusieurs reprises. On a préféré, plutôt que de faire un exercice peut-être imparfait, de ne pas le faire. C'est un choix, là. Et, on l'a plaidé tantôt, aussi. On a dit, bien... On nous reproche de le faire : « damned if you do, damned if you don't », l'utilisation de l'expression de mon confrère. Certaines choses ont été faites avec un « damned if you do, damned if you don't ». Mais, les autres aussi auraient peut-être dues êtres faites sur des hypothèses qui sont quand même importantes.

Alors, on évite de spéculer, c'est des éléments hautement incertains. Alors, on ne met pas ça en question. On vous dit simplement qu'on ne peut pas autoriser, sur dix (10) ans, basé comme ça. Ce n'est pas prudent, de faire ça.

Alors, difficile aussi de passer sous

silence la divergence entre HQD et son expert. Je l'ai mis entre guillemets, bien sûr. J'ai compris qu'il n'avait pas été reconnu comme expert à ce titre. Ça n'empêche pas qu'il est venu nous éclairer quand même sur certains sujets, puis on ne remet pas ça en question. On n'a pas attaqué cet aspect-là.

Mais, quand même, il y a une divergence, déjà, entre la preuve en chef, je vais l'appeler comme ça, comme on dit dans les tribunaux ordinaires. Alors, d'habitude, on a des témoin qui sont en cohésion ou, du moins, on s'assure que notre expert, ce qu'il nous dit, bien, comment on le prend en considération, comment on l'utilise pour justifier notre preuve ou bonifier notre preuve. Puis, même, faire mettre à jour certaines des études qui, en cours de route, peut-être dataient d'un certain temps, comme on l'a déjà mentionné dans notre preuve.

Alors, nous sommes tous certains d'être incertains, là. C'est la meilleure expression que j'ai pu trouver, là, pour résumer la situation actuelle sur l'horizon de dix (10) ans, bien sûr. La preuve de HQD en est la démonstration la plus flagrante, comme je vous citait, d'ailleurs, le

passage. Imposer à HQD de déposer une preuve suivie sous la forme de la pièce A-0024 de la Régie en remettant à jour les données du tableau R-7.4.4 et les hypothèses explicatives à chaque dossier tarifaire, pour en faire reconnaître les coûts aux fins de tarification, nous apparaît être la seule solution viable pour pouvoir avancer dans le projet autorisé aujourd'hui.

À défaut, donc, on soumet respectueusement que la Régie ne peut conclure que HQD a relevé son fardeau de démontrer le caractère prudemment acquis et utile des actifs, et le caractère nécessaire des dépenses afférentes, sur l'horizon de dix (10) ans. À défaut étant si on doit prendre ça pour dix (10) puis ça va être ça pour dix (10) ans, puis autorisez-nous les dépassements jusqu'à 15 %, à titre d'exemple, pas les réductions, mais juste les dépassements à 15 %, bien, non. Il n'y a pas de plan optimal, on est d'accord. Il y a plein d'hypothèses qui vont changer, on est d'accord. Dix (10) ans, c'est long. On est très d'accord. Je me souviens de TEQ, on parlait de cinq (5) ans, puis on était tous énervé à se dire bien, il va se passer plein de choses, en cinq (5) ans. Ça va être effrayant. Alors, imaginez-vous dix (10), dans un

domaine dans lequel c'est vrai, que ça va vite. Et, on l'a tous dit, puis on le reconnaît tous, incluant Hydro-Québec.

Alors, ceci dit, les préoccupations du gouvernement militent en faveur de ne pas rejeter l'intégralité de la demande, mais plutôt d'autoriser celle-ci en se limitant à l'année deux mille dix-neuf, le premier 18 mois, en fait, que je vous mentionnais tout à l'heure, en référence à la pièce HQD-1, document 1.

Et, à déférer les années subséquentes au banc chargé d'entendre les causes tarifaires annuelles à venir de HQD. Il y a différents traitements réglementaires qui sont suggérés, X, Y, et cetera. On était généralement d'accord avec le traitement suggéré par le Distributeur, mais ce qu'on doit avoir, c'est un niveau de détails suffisant pour permettre l'étude.

Monsieur Raymond a témoigné là-dessus, je ne reprends pas le témoignage. Je vous invite à le relire. Il n'était pas si loin dans le temps, il était hier matin, peut-être 8 heures 30, 9 heures moins quart, quand qu'on en a parlé, ou vous aider dans les notes sténographiques.

Mais bref, il y a un certain nombre de

détails qui ont dû être fournis. Votre tableau est déjà une très bonne idée des détails nécessaires. On en a ajouté quelques-uns également, pour pouvoir nous suivra dans ce projet-là. Puis, allons de l'avant. C'est ça qu'on doit passer, comme message. C'est ça qu'on passe, comme message, à Hydro. On est avec vous là-dedans, puis on veut aller de l'avant, dans ce dossier-là. Mais, est-ce qu'on peut y aller pour dix (10) ans, tout de suite, ou autoriser pour tout de suite, avec juste une règle de dépassement de 15 %, on n'est pas dans un dossier d'investissement, là.

Alors, on choisit, là. On est dans une sorte de dossier, on ne veut pas être dans un dossier de 73. On n'est pas dans le même concept, là. Alors ça, ce n'est pas la ligne, comme on l'a mentionné, de transport. Une fois qu'on la construit, on la construit au complet. Il y a des dépassements de coûts à autoriser, c'est une autre histoire, on vient vous voir. Mais ça, ce n'est pas la cas, ici, là.

On le sait, on a la chance, puis on va pouvoir le faire, s'ajuster à chaque année. C'est ça qu'on veut faire. Mais nous, on veut savoir, je pense, les payeurs de tarifs, vous, la Régie, ce

qui se passe, comment ça avance, puis est-ce qu'on a fait le mieux qu'on pouvait faire, en conséquence des hypothèses qui ont changées. C'est ça qu'on vous demande, mais surtout, de ne pas rester, à ce stade-ci, à refuser le projet en entier. Mais, d'y aller pour l'année deux mille dix-neuf (2019). Ça complète mes représentations.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Me NICOLAS ROY :

Peut-être une question. Vous avez entendu les commentaires de maître Tremblay sur la relation avec le MRI du Distributeur. Et...

Me STEVE CADRIN :

Oui.

(11 h 56)

Me NICOLAS ROY :

Fait que c'est une... Ça a été pensé comme un allégement réglementaire.

Me STEVE CADRIN :

Lequel, le MRI ou...

Me NICOLAS ROY :

Le MRI.

Me STEVE CADRIN :

... ou la façon dont ils veulent le traiter dans le

MRI?

Me NICOLAS ROY :

Non, le MRI. Mais ceci étant dit, votre proposition l'hypothétique de dix-huit (18) mois ou un an, est-ce que c'est pas venir restreindre indûment la flexibilité du Distributeur?

Me STEVE CADRIN :

En fait, je vais faire encore une analogie à la semaine dernière, je le vois aussi comme un plan d'approvisionnement. Alors c'est ce qu'on prévoit faire à l'horizon, c'est ce qu'on nous présente, une vue d'aujourd'hui avec les meilleures informations d'aujourd'hui.

Un plan d'approvisionnement trois ans, c'est pas cinquante (50) ans, c'est pas dix (10) ans. Alors, je le vois comme ça et à chaque année, Hydro-Québec Distribution, bien habitués, c'est ce qu'ils prévoyaient faire pour trois ans puis à chaque année ils viennent nous voir, ils disent bien finalement, c'est pas tout à fait ça. Bien, c'est sûr que c'est pas ça, on s'entend là-dessus, c'est une prévision, c'est fait pour ne pas être respecté en bout de piste mais pas rencontrer la réalité mais c'est s'ajuster qui est important.

Alors, à chaque année, bien justement on le

voit, il nous est présenté, puis s'il y a des modifications au niveau des approvisionnements, on en entend parler. On peut en discuter, on peut être d'accord, pas d'accord, puis il y a des hypothèses sous-jacentes à tout ça. Ça fait que ça sera la consommation, ça sera les besoins de puissance, et cetera, et cetera, je ne vais pas rentrer dans des dossiers d'approvisionnement.

Mais pour moi c'est un bon exemple de cas où on doit justifier à chaque année ces éléments-là et je vois pas de problématique. En fait, quand on a fait le MRI, on n'a pas pensé nécessairement à faire notre plan de déploiement dix (10) ans de véhicules électriques alors là, on va s'adapter, c'est le mot clé, je pense, de la journée mais on va s'adapter à la situation. Puis là, je pense que oui, effectivement, il va falloir faire un dossier aparté ou à part de cette question de véhicules électriques là, compte tenu du haut niveau d'incertitude puis de la vitesse à laquelle tout change.

Mais si ça avait pas été ça, bien, il y a une belle stabilité, plein de pays l'ont fait avant nous, on sait comment ça fonctionne. Ça bouge pas beaucoup, peut-être qu'il y a pas de problème. S'il

y a un enjeu dans deux ans, trois ans, cinq ans, sept ans, là, on reviendra vous voir. Mais là, on le sait que l'enjeu, il y a des fois ça peut être des mois. Alors un mois, c'est peut-être un peu problématique.

Alors, je pense que l'allégement réglementaire n'est pas une fin en soi, c'est un souhait, c'est important mais c'est pas la fin. La fin c'est de fixer des tarifs qui sont raisonnables pour les gens qui les paient et puis aussi permettre à Hydro-Québec de faire le mandat qui lui est donné par le gouvernement de déployer ces bornes de recharge rapide là également mais de pas le faire à n'importe quel frais non plus, bien sûr.

Je pense pas que c'est ça qu'ils font, c'est pas ça que je veux dire, mais donner la chance de valider ces éléments-là. Je sais pas si ça répond correctement à votre question.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Cadrin, j'ai une question pour vous concernant l'application de l'article 52.1.2.

Me STEVE CADRIN :

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

Je comprends que vous partagez l'opinion que maître

Cadrin nous a soumise ce matin.

Me STEVE CADRIN :

Maître Tremblay vous voulez dire?

LA PRÉSIDENTE :

Maître Tremblay, excusez. Là, je regarde, bon, ce que vous avez soumis en page 4 de votre argumentation, en fait, l'énoncé de la Loi, 52.1.2, le deuxième paragraphe. Quand on dit :

> Ces revenus sont déterminés par la Régie en tenant compte notamment de la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles à l'exploitation d'un tel service public.

Alors, est-ce que je comprends bien que pour vous, notamment parce qu'on doit tenir compte de la juste valeur des actifs et que ça, ça fait en sorte que, en fait, c'est que ça doit nécessairement impliquer que les actifs doivent être mis dans la base de tarification du Distributeur et donc que le Distributeur doit être propriétaire des actifs? Est-ce que je dois comprendre ça ou...

Me STEVE CADRIN :

J'irai pas jusqu'à la question de la propriété mais s'ils sont dans la base de tarification, ce que je

disais tout à l'heure, c'est que j'étais d'accord avec mon confrère, maître Tremblay, là.

Comme je l'ai dit qu'on pourrait tous espérer que ça soit ailleurs avec un client d'oeil en vous disant si c'est ailleurs puis il y a un taux de rendement plus élevé dessus, j'aime autant qu'on le remettre dans la base de tarification mais ça, c'est pas un argument juridique.

Mais l'argument juridique c'est de vous dire de la façon dont c'est écrit, la façon dont je le comprends, et comme vous devez juger de l'acquisition de ces actifs-là, donc, il faut qu'ils soient dans la base de tarification, selon moi, du Distributeur, à ma lecture de ce qui est écrit dans l'article parce que c'est ça que vous avez à juger, le prudemment acquis et utiles.

Alors, à ce moment-là, c'est le même test que vous faites pour les actifs que vous devez transférer dans la base de tarification, de ma compréhension ici du mieux que je peux. Comme je l'ai dit, j'étais peut-être un peu limité par rapport à maître Tremblay qui s'y connaît mieux que moi peut-être là-dessus mais j'abdiquerai pas mon argumentation pour autant mais je suis d'accord avec lui, je le suis là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci Maître Cadrin, ça va terminer.

Me STEVE CADRIN :

Bien merci.

(12 h 01)

LA PRÉSIDENTE :

Donc, on va prendre une pause lunch et on revient dans une heure. Maître, donc, je vois qu'il est midi (12 h 00), donc à une heure (1 h 00).

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Excusez-moi, simplement une question d'intendance. J'ai convenu avec mon... mon confrère de l'UMQ en raison de différentes contraintes d'intervertir avec lui pour s'assurer qu'il puisse... qu'il puisse passer aujourd'hui.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, l'UMQ va passer à la place du SÉ, c'est ça?

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui. Est-ce que vous savez quelle est l'heure prévue de terminaison aujourd'hui? Est-ce que nous

devons mettre une date en avril pour une journée supplémentaire?

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, là, je vois... il faudrait que je fasse le décompte. Est-ce que vous... Oui, est-ce que les procureurs ici... est-ce qu'il y a des procureurs qui pensent que ça va être moins long que le temps annoncé?

Me ANDRÉ TURMEL :

Alors, je vais simplement ajouter. André Turmel pour la l'AQCIE-FCEI. J'avais annoncé une heure mais j'aurais plus entre trente (30) et quarante-cinq (45) minutes et plus près de trente (30) minutes. Donc, ça va peut-être donner une petite chance à nos collègues.

LA PRÉSIDENTE :

SÉ, vous aviez annoncé cinquante (50) minutes.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Pour l'instant, nous maintenons... nous maintenons ça.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et ROEÉ, quarante (40) minutes à peu près. Donc... Évidemment, je pense qu'on pourra dépasser le quinze heures (15 h 00) aujourd'hui pour essayer au plus possible de terminer les argumentations des

intervenants, c'est ce qu'on souhaite. C'est bon.

UC, oui.

Me HÉLÈNE SICARD :

Bon, on a annoncé vingt (20) minutes, je pense que je vais m'y tenir si c'est verbal mais j'ai une argumentation écrite que je vous remettrai avec moi. Je vais juste ajouter sur certains points.

LA PRÉSIDENTE :

J'avais compris que vous pourriez aussi le faire en argumentation écrite.

Me HÉLÈNE SICARD :

Je vous ai offert hier si vous voulez que je dépose puis donnez-moi un peu plus puis ce que je vous dirais aujourd'hui en quinze (15) à vingt (20) minutes, je vais essayer de le mettre par écrit avant d'oublier tout ce qui a été dit et d'y ajouter puis en tentant de répondre en même temps à des questions que vous avez posées du banc aujourd'hui qui sont en partie déjà traitées dans mon argumentation. Pour le banc puis pour mon confrère c'est peut-être plus facile si tout le monde finit aujourd'hui.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Me HÉLÈNE SICARD :

Je suis prête à attendre si monsieur le sténographe et le personnel de la Régie sont disponibles passé trois heures (3 h 00) mais puisque comme le calendrier avec mon confrère Neuman qui a changé de place avec l'UMQ, je me trouve à avancer dans le temps puisque les cinquante (50) minutes de maître Neuman arrivent après moi et j'aurai par contre les quinze (15) minutes de l'UMQ qui remplacent les cinquante (50) minutes. C'est pour ça que je voulais...

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Ce que je vous suggère c'est que pendant l'heure du lunch, on va faire nos calculs puis on va voir, essayer d'estimer jusqu'à quelle heure on pourra aller après-midi. C'est bon. Donc, on revient à treize (13 h 00) pour être sûr d'avoir le plus de temps possible. Treize heures et cinq (13 h 05). Merci.

SUSPENSION

REPRISE

(13 h 05)

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour. Juste parler un peu d'intendance, le calendrier. Écoutez, si on pouvait finir les

preuves des intervenants aujourd'hui... pas les preuves mais les argumentations, ça serait bien, mais c'est sûr que la Régie a soumis des points additionnels à adresser dans les plaidoiries, puis ça se peut qu'on ait des questions à poser à chacun. Alors, c'est un peu difficile de savoir où est-ce qu'on va s'en aller. Idéalement, ce serait bien de ne pas dépasser quinze heures trente (15 h 30), et particulièrement pour monsieur notre sténographe ici qui a encore du travail à faire après. Mais assurément que la réplique et il y aura quelque chose qui devra se tenir une autre journée, et ce sera le vingt-neuf (29) avril à neuf heures (9 h). Si on termine les argumentations des intervenants aujourd'hui, c'est bon. Sinon ce sera le vingt-neuf (29) avril. Je pense qu'une demi-journée ce sera suffisant. C'est ça. Je vous remercie.

PLAIDOIRIE PAR Me ANDRÉ TURMEL :

Merci, Madame la Présidente. Bonjour. André Turmel pour l'AQCIE et la FCEI. J'ai déposé sur le SDÉ ce matin avant le dîner notre plan d'argumentation. Vous en avez également une copie. Je n'étais plus trop certain si on vous en déposait une copie papier quand même. Je suis en mode binaire ou

hybride mais bon, au moins c'est facile d'écrire dessus.

Donc, j'entends être un peu plus bref que l'heure que j'avais annoncée. Dans ce dossier-ci, j'ai évité de rappeler le pourquoi de la demande. Je pense qu'on le sait assez bien après une semaine. Mais d'entrée de jeu, nous, nous avions écrit dans la preuve, dans notre mémoire qu'on s'interrogeait sur certains aspects du projet tel que présenté par HQD. Et l'audience était là pour tester les hypothèses. Et force est de constater que, après, à l'issue de l'audience, de la clôture de la preuve, ces interrogations subsistent toujours.

Alors, dans un premier temps, je vais moi aussi vous offrir mon deux cents d'interprétation à l'égard de l'article 52. Mais dans les faits je vous dirais que mon approche, elle se distingue légèrement de celle d'HQD. En général, je fais la même lecture qu'HQD, mais avant d'arriver à ce que je veux vous dire sur l'article 52.1.2, je veux reprendre avec vous la requête... pas la requête, pardon, la demande telle que déposée par HQD et ses conclusions.

À ma compréhension, cette demande-là

déposée, donc la demande formelle juridique, n'a pas été amendée. Donc, c'est la même demande que l'on a. Et on nous dit bien, à l'égard notamment de l'article 17, revenus requis, que, évidemment, pour les années deux mille vingt (2020) et suivantes, après la décision finale de la Régie relativement à la présente demande, les coûts afférents au déploiement seront inclus aux revenus requis de l'année témoin de chaque demande tarifaire.

Et c'est cohérent avec la conclusion, les conclusions qui visent... ou qui ne visent que l'année deux mille dix-neuf (2019). Alors, ça, je pense que ça nous aide certainement à comprendre un peu... bien, à lire assurément la demande telle que déposée et à l'appliquer à l'article de loi que l'on a. Donc, les conclusions recherchées par le Distributeur elles n'ont pas été amendées à ce jour. Elles ne visent que la demande pour l'année deux mille dix-neuf (2019).

Et c'est pour ça qu'HQD reprend les mots « établir et déterminer » qui apparaissent à l'article 52.1.2. Alors, si on va dans cet article-là, 52.1.2 effectivement nous offre, fait en sorte que la Régie doit tenir compte des revenus requis, évidemment dans l'essence même. Et, effectivement,

la base tarifaire ultimement, les actifs seront versés à la base de tarification. Mais, moi, je vous soumets plutôt, contrairement à ce qu'HQD a pu laisser entendre que, dans les faits, il doit y avoir, oui, dans la base de tarification, bien que ce ne sont pas des actifs de distribution, mais c'est une base de tarification réglementée, O.K., parce qu'elle infère des coûts qui eux-mêmes sont insérés ultimement dans les tarifs.

(13 h 10)

Alors, bref, il y a comme deux bases de tarification. Appelons-la, la grosse base et la petite base. La grosse base étant la grande base de tarification qui est en lien avec les actifs de distribution, qui nous amène ce que l'on connaît depuis plusieurs années. Et, il y aura maintenant une base de tarification réglementée, mais qui ne sont pas des actifs de Distribution, mais qui devront êtres pris en compte par la Régie, dans le revenu requis, et dans l'analyse des dépenses.

Bref, ce que je veux vous dire par là, c'est que à chaque année, un peu comme les conclusions que l'on voit là, qui sont recherchées dans le présent dossier, c'était pour deux mille dix-neuf (2019). Donc, je m'attends, moi, à ce que

dès cet été, HQD, pour l'année tarifaire deux mille vingt-et-un (2021), il y ait des conclusions un peu similaires à celles qu'on voit là, mais pour l'année deux mille vingt-et-un (2021), ou dans lequel le prochain banc tarifaire devra regarder ce qu'il a entre les mains, et poser un jugement sur les actifs... Comment dire? Les montants globaux des dépenses qu'on suggère d'intégrer à la tarification, et le jugement requis à l'égard de ce qui aura été prudemment acquis et utile. Donc, je ne sais pas si je suis clair. Ces actifs, dans les faits, c'est une réglementation un peu hybride. Ce ne sont pas, les bornes, des actifs de Distribution, mais ce sont des actifs réglementés qui sont inclus dans une grande base de tarification. Mais, aux fins du suivi, vous devrez les distinguer, d'une manière ou l'autre, pour mieux en apprécier la lecture. Tout ça, à l'intérieur du MRI. Et, la question qui va venir : « Oui, mais comment? »

J'ai, durant le lunch, regardé les descriptifs des critères du MRI. Et, je pense que... Je ne pense pas que c'est pour ce banc-ci de commencer à déterminer si HQD dit : « Oui, c'est un Y. » Ou maître Neuman dit : « C'est un Z, en

matière d'exclusion. » Ces questions-là, je pense, devraient être traitées lors du prochain dossier tarifaire par ce banc-là, qui fera face à un actif, entre guillemets, que vous allez autoriser. Nécessairement, vous devriez sans doute autoriser. Et, je pense qu'il n'y a personne, aujourd'hui, qui vous demande de rejeter la demande, et rejeter les actifs. On en est plus, bien que parfois, le niveau d'émotivité a tellement monté qu'on pensait qu'on était contre le dossier. On est pour le dossier, mais avec des ajustements différents.

Bref, le prochain banc tarifaire, qui va recevoir la demande de cet été, va devoir nécessairement se pencher sur des conclusions qui vont ressembler à celles qu'on a, mais pour la prochaine année. Et là, la question va se poser. Comment le traitement sera fait? Mais, on vient d'établir un MRI. Alors, on posera le jugement à ce moment-là, mais je nous suggère, et je vous suggère de ne pas tenter d'embarquer dans cette qualification-là, et de vous limiter aux conclusions qui sont telles que présentées, pour la présente année. C'est l'approche que je vous suggère.

Donc, une fois qu'on a regardé comment doit

se lire la loi, les nouveaux articles, quelles conclusions nous avons, bien, on revient au projet qui nous est déposé. Et là, ça n'arrive pas souvent, où on a des... Ou tout le monde, ou à peu près, a mis l'accent sur la crédibilité des témoins, la force probante de la preuve.

Évidemment, d'un côté, HQD est arrivé avec une preuve qu'elle voulait qualifier d'expert, que finalement vous avez rejetée, considérée comme un preuve, entre guillemets, ordinaire. Peut-être que ça avait fait en sorte que HQD s'est mis à vouloir, comment dire, décrédibiliser des témoins, des analystes des intervenants qui interviennent depuis maintenant de nombreuses années. Et, j'ai trouvé ça un peu, aussi... Évidemment, quand on vient nous dire que... Et, suite à une question qu'il a posée : « Vous-même, monsieur Gosselin, avez-vous une voiture électrique? » Oui. Et là, il fait part de son expérience, et on se sert de ça, aujourd'hui, pour décrédibiliser le témoin qui, sur sa preuve, essentiellement, a fait une analyse de la littérature.

(13 h 15

Alors, je ne pense pas que la preuve, ce que nous laissait entendre, ce matin, monsieur...

Maître Tremblay, en disant que la preuve de l'AQCIE et la FCEI, à l'égard, premièrement du témoignage de monsieur Gosselin était celle d'un monsieur qui, de lui même décidait, parce que à cause de son expérience personnelle, où on devrait aller. Non, monsieur Gosselin, dans sa structure analytique, au moins je pense qu'on a reconnu, c'est un témoin assez connu à la Régie, analytique, il a offert une analyse de la littérature, et d'ailleurs, je n'ai pas entendu personne remettre cet aspect-là de la preuve en question.

Alors, je referme cette parenthèse sur les... Et on a fait un peu un même procès, d'une certaine manière, à l'égard de monsieur, du témoin de l'AHQ-ARQ, je pense que mon confrère, maître Cadrin, a bien fait de souligner que c'est un peu inhabituel et, bref, c'était pas utile quant à moi parce que sur le fond, c'est des gens qui font des analyses avec la preuve qu'ils ont.

Deuxième chose que je veux rappeler, le fardeau, qui a le fardeau ici? On l'a dit ce matin, HQD a présenté un dossier. Tous les intervenants devant vous sont en accord avec l'installation de bornes mais quant à la planification de ces actions-là et aux coûts, il y a des divergences.

Alors donc, je pense que c'est un dossier très intéressant, un, l'approche purement citoyenne, quand même, on est en deux mille dix-neuf (2019) et c'est un geste important que le Québec fait d'aller vers un réseau de bornes, c'est un geste important que le législateur a posé en mettant dans la loi une obligation à HQD de faire le tout.

Et vous comme régulateur, vous devez faire atterrir ces principes-là. Mais ultimement, qui prend le risque du beau plan que nous dépose HQD? Ce n'est pas HQD. Ils ont beau, puis madame Lampron c'était une très bonne témoin, je pense qu'elle a bien expliqué. Elle est là-dedans depuis longtemps puis elle connaît le dossier puis nous on l'a trouvée bien, et monsieur Neyrinck, de bons témoins qui expliquaient leur dossier.

Mais ils ont un peu peut-être omis de se poser la question, ultimement, qui prend le risque? Ce sont les consommateurs parce qu'une base de tarification ou des coûts trop importants ou non nécessaires, parce qu'on en est là, nous on est sur oui on en veut, on pense que ça va marcher. Eux nous disent on veut la Cadillac, le gold plate, je pourrais vous donner plusieurs épithètes, une belle

demande pour être sûrs de pas rater l'objectif.

Je comprends, ils sont prudents, c'est des gens responsables. Mais du point de vue des consommateurs, le fait qu'on ajoute vingt (20), trente (30), quarante (40) millions peut-être de trop ou non nécessaires dans la base de tarification, dans la petite base, bien ce sont les consommateurs qui vont les payer, c'est pas HQD.

Et les consommateurs que je représente, ce sont des industries, ce sont des PME qui essaient d'être le plus compétitif possible. On me dira oui, mais vingt millions (20 M) sur trois milliards (3 G)... C'est pas grave, c'est le principe qui compte.

Alors, ce qui nous ramène à mon paragraphe 14. Alors, j'ai déjà avancé, Madame la Présidente, Madame la Greffière. En somme, HQD a vu trop grand, trop vite et avec des hypothèses trop généreuses. Si on devait capturer l'idée, et je le rappelle parce que parfois on tente de nous peinturer dans le coin en disant ils sont contre le progrès presque.

Non, non, on est pour, on est d'accord mais avec une approche plus mesurée puis c'est notre travail comme intervenant, et les analystes aussi,

de questionner. Et encore là, ce matin maître Tremblay a dit ah, bien les intervenants, ils ne font que ça. On leur propose un plan, ils vont questionner les hypothèses. On leur propose pas de plan, ils vont dire il y a pas de plan.

Bien oui, mais it's the name of the game, comme ils disent, c'est la façon de faire depuis vingt (20) ans. Ça, c'est comme la démocratie, on n'a pas d'autre meilleur système comme disait Churchill. Alors, on fait ce qu'on peut avec ce qu'on a et le débat contradictoire, parce que c'est une audience publique, sert à ça, à questionner.

On n'aime pas ça peut-être chez HQ ou chez maître Tremblay cette semaine, maître Tremblay a trouvé ça un peu plus difficile peut-être, mais c'est à bon droit qu'on le fait et c'est à bon droit qu'on pose des questions.

Alors pour nous, HQD a présenté une preuve déficiente dans laquelle les assises ne reposaient que sur, notamment, des opinions d'un témoin ordinaire, donc monsieur Horii, qui était bien sympathique avec son jeune collègue.

Alors, rappelons que ces opinions de témoin ordinaire ne doivent pas être tenues en compte par la Régie afin de décider car elle doit s'éclairer

d'opinions d'experts sur des questions nécessitant des expertises. Alors donc, ici dans le dossier, vous n'avez pas d'expertise, vous avez des faits, ce qui se passe aux États-Unis, un petit peu en Europe, ce qu'on a au Québec, le bruit qu'on entend, beaucoup de faits et des études faites à l'étranger et un dossier.

(13 h 20)

Alors, c'est ça qu'on a, à ma connaissance, on a pas d'expert de la part de... il n'y a pas d'expert au dossier qui a été reconnu comme expert, je pense, sauf erreur.

Alors donc, HQD avait le fardeau de la preuve et je dis elle ne s'en est pas déchargée, je dirais partiellement, elle a fait... oui, ultimement, il y aura, je pense, des actifs qui devront être reconnus mais pas à la hauteur dont nous vous recommandons de ce qu'ils... de ce qu'ils souhaitent.

Nous pensons que le projet, que c'était à HQD de présenter des études de marché sérieuses sur le déploiement des bornes, leur nombre et leur localisation. On a une impression, on a une idée mais aurait pu en avoir plus mais en même temps, on vous dira : « Oui, mais vous n'êtes jamais

contents, vous n'en avez jamais assez. » Bien, on pense que... bien, ce sera à vous de juger mais on pense que le dossier aurait pu être mieux monté, plus... mieux étoffé, mais à l'impossible nul n'est tenu.

Quant à nous, le projet soumis par HQD est un projet teinté de surqualité, qu'on vient que c'est un néologisme, mais c'est un projet donc quand même qui... qui est fait pour ne pas rater le coche, mais ultimement qui va coûter peut-être trop cher et qui va amener des actifs dans une base de tarification qui ne sont pas sans conséquence. Je vous l'ai dit, vous le savez, mais on est obligé de le répéter à chaque fois, ce sont les consommateurs que nous représentons qui, ultimement, assument ces coûts.

Et une illustration parmi les plus intéressantes c'est... puis je ne peux pas les chicaner mais c'est une hypothèse qu'ils ont choisie, quand on nous dit : « Il y aura - Maître Turmel - zéro attente », écoutez, je ne ferai pas d'analogie avec le réseau de la santé ou d'autres endroits dans notre système public mais zéro attente puis nous, on est sûr, on aura zéro... Écoute, même quand on appelle chez HQD... chez

Hydro-Québec ou une autre utilité publique, on attend au téléphone, qu'on nous dise que l'hypothèse établie est... ils auront zéro attente et qu'en conséquence, il y a des coûts associés à ça, des choix qui sont faits, pour nous, ça illustre le fait qu'on a pas pris de chance, que le dossier est le plus... est présenté de manière un peu... bref, un peu... il y a du gras un peu, c'est un peu... c'est un peu large là.

Alors, quant à nous, cette seule hypothèse, je suis au paragraphe 22, cette seule dernière hypothèse est une illustration et ça affaiblit le dossier de HQD. Mais encore là, il n'y a pas d'émeute dans les autobus là, c'est un dossier d'intérêt où tous convergent vers le même point mais on ne s'entend pas sur les façons d'y parvenir et même là. Donc, à un moment donné, il faut rendre les choses relatives.

Alors donc, sur la notion de l'effet induit, je ne veux pas vous lire tout ce qui est indiqué là mais donc volontairement, HQ a pris le pari d'y aller, de le maintenir plus bas, on l'a bien vu, et qu'est-ce que les... et on a tenté de démontrer que cet effet induit-là, on ne peut pas dire que ça n'existe pas. O.K.? C'est certainement

que ça induit mais jusqu'où ça doit... ça doit jouer un rôle?

Au paragraphe 27, je reprends un peu ce que nos témoins mentionnaient à l'audience monsieur Blain et monsieur Gosselin. Les études qu'on nous a données, qu'on a déposées au dossier sont... Quand on dit anciennes, hein, c'est quand même... nous sommes en deux mille dix-neuf (2019), ça ne fait que trois, cinq, six, sept ans, mais on a bien compris de l'aveu de tout le monde, je pense que personne ne discute ça, que c'est un dossier qui... qui navigue à la vitesse grand V, qui évolue de trois mois à trois mois.

Alors, bref, c'est presque... une année est presque dix (10) ans dans le domaine mais bref, on comprend que... mais évidemment, on avait ce qu'on avait. Et etc. L'évolution technologique, on voit bien, affecte le besoin des bornes, etc., etc., dont notamment l'effet induit sur les propriétaires sans recharge à domicile.

Donc, pour l'AQCIE et la FCEI à l'égard de la notion de l'effet induit, on ne pense pas que c'est totalement concluant, que c'est concluant, parce qu'il n'y a pas de démonstration empirique qui a été faite. L'estimation de l'effet induit est

très sensible aux hypothèses de marché, de référence, et présente un haut degré d'incertitude et E3 obtient des effets induits beaucoup plus élevés que ce qui est rapporté dans la littérature. C'est ce qu'on a voulu prouvé ou démontré par... et c'est... c'est par le travail notamment du mémoire de monsieur Gosselin d'aller lire, d'aller voir les études et tenter de faire les distinctions appropriées.

(13 h 25)

À l'égard du ratio, je ne peux pas et je ne veux pas répéter et... pour éviter, un, de me tromper, mais deux, je pense, une preuve qui était intéressante, c'est qu'on a bien conclu que le ratio proposé par HQ est plus agressif que les études réalisées aux États-Unis qui elles-mêmes contiennent des hypothèses agressives. Alors, ça, ça m'apparaissait...

Encore là, on essaie de voir... c'est ce que nos témoins ont affirmé. Est-ce que HQ a contredit cela, ayant elle-même le fardeau de preuve? Je n'ai pas entendu cela.

Quant à la rentabilité, là vous avez eu quand même une démonstration fort intéressante et détaillée. Et on a beau tenter de dire « ah! Mais,

ces gars-là, c'est juste des « analystes », entre guillemets, je le dis bien, c'est pas des gens sérieux, ils ne sont pas chez HQ, ils ne sont pas dans le secteur... » Mais, ce sont des gens qui interviennent, des analystes qui se sont présentés depuis près de vingt (20) ans à la Régie, que la Régie connaît.

Mais, sur les chiffres, encore là, on n'a rien vu, rien entendu. Peut-être que HQ nous réserve une surprise... Et on aimerait bien que peut-être en réplique on pourra nous dire « regarde, ils se sont trompés » mais ce matin, on n'a rien vu, rien entendu, me semble-t-il, qui vient aller à l'encontre notamment du paragraphe... du paragraphe 37 qui a démontré finalement... l'analyse démontre un regard un peu différent quant au prix.

Puis l'idée, c'était pas de, comment dire, de vouloir absolument dire « ah! HQD s'est trompée » et tout ça. Non, c'était simplement de tester les hypothèses. Et nous, nous sommes les premiers à reconnaître quand on se trompe, on se trompe et quand on n'a pas compris, on n'a pas compris, et quand on comprend, on n'a pas de difficulté à changer notre preuve si elle est basée

sur de mauvaises prémisses.

Alors, au paragraphe 38, l'avantage des véhicules à moteur thermique de mille trois cents dollars (1 300 $) par an pour un véhicule rechargé à domicile, mais seulement deux cent soixante-douze dollars (272 $) pour un véhicule entièrement à l'électricité.

Encore là, on n'était surtout pas ici pour tenter de plaider la cause des moteurs thermiques. J'espère que... personne ne l'a dit, mais clairement, mais on voulait simplement tenter d'aligner les chiffres un à côté de l'autre. Et on vous laissera le soin de voir si ces calculs-là, un, étaient... sont pertinents, mais on pense qu'ils sont pertinents parce qu'ils prennent, ils jouent un rôle dans les hypothèses que HQD a utilisées. Et donc... et aussi quant à l'effet induit que tout cela nous amène.

Quant à, maintenant, à la rentabilité, une autre question qui est au coeur de votre juridiction. Bien, le projet et son analyse de rentabilité sont exposés selon ce qu'on a entendu, et pas seulement de la part de l'AQCIE et la FCEI, mais d'autres intervenants, plusieurs risques, des facteurs de risques et d'incertitudes.

On revient sur l'effet induit qui nous apparaît largement surévalué, notamment sur l'évolution technologique, et c'est pas la faute d'Hydro-Québec, c'est la nature de la bête sur laquelle on s'appesanti là, les véhicules électriques. On ne m'a pas questionné, mais moi-même je suis propriétaire d'un véhicule rechargeable, alors j'ai suivi avec intérêt, mais je ne sais pas, ça va peut-être mettre... on va peut-être me le reprocher en réplique. Je fais une blague, mais... Bon.

Un des aspects intéressants aussi qui semble avoir été mis de côté, c'est l'apport du secteur privé nous apparaît comme un facteur important. Selon les données fournies par le Distributeur, pas moins de dix-huit (18) bornes de recharge publiques de niveau 3 ont été mis en service depuis juillet deux mille dix-huit (2018). Et sauf erreur, de ce qu'on a vu d'une réponse à l'engagement 1, je pense, de AHQ-ARQ, d'autres ont été ajoutées entre janvier et mars deux mille dix-neuf (2019). Je n'ai pas les chiffres en mémoire, me semble-t-il, mais je pense, c'était huit.

Bien que moins important que la contribution du Circuit électrique, cet apport du

privé demeure considérable et à ne pas négliger. Différents acteurs privés ont également annoncé leur intention de déployer des bornes de recharge rapide publiques.

Donc, le nouveau cadre réglementaire demande au Distributeur de développer un réseau de bornes de recharge rapide pour véhicule électrique. Et donc, la Régie doit juger de la prudence du plan mis de l'avant par le Distributeur. C'est ça le travail, dans les faits. Est-ce qu'on va atteindre les objectifs?

(13 h 30)

Quant à nous, la preuve démontre que le plan d'HQD n'est pas clairement défini, il est défini, certes, les objectifs, mais il repose sur beaucoup de variables qui n'ont pas été totalement bien encadrés.

Le Distributeur établit son plan sur la base de caractéristiques fixes des voitures et des bornes et sur une prévision de ventes, mais il affirme qu'il adaptera son plan au fur et à mesure en fonction de l'évolution de tous ces paramètres. Mais ce n'est pas un reproche non plus. Il n'a pas le choix de dire ça. Ça bouge tellement qu'il faut s'adapter, le faire évoluer. Et c'est pour cela

encore plus que la Régie doit garder un regard par-dessus l'épaule, je dirais, plus important qu'habituellement.

Donc, devant l'incertitude importante qui entoure le projet d'HQD, l'AQCIE et la FCEI soumettent que la Régie doit agir avec une approche basée sur la prudence. Personne ne peut reprocher à quiconque d'être prudent. Parfois, on dit que certains intervenants... Monsieur Breton a dit, ah, HQ est trop prudent. Évidemment, de l'autre côté, nous, on dit HQ peut-être en met trop. On nous dira peut-être, bien, c'est certain que la réponse se trouve dans le milieu. Mais c'est à vous, la Régie, de juger de cet aspect.

L'AQCIE et la FCEI croient au développement de la mobilité durable et ne sont pas défavorables à l'extension du réseau de bornes rapides sur le territoire du Québec. Nous le rappelons. La demande d'HQD doit toutefois être ramenée à un niveau plus réaliste et demande à la Régie d'autoriser le Distributeur à porter le réseau, et c'est la demande de l'AQCIE et la FCEI, à porter le réseau à quatre cents (400) bornes à l'horizon deux mille vingt et un (2021).

Toutefois, si le parc de véhicules devait

excéder les prévisions actuelles, le nombre de bornes pourrait être plus élevé. Au-delà de deux mille vingt et un (2021), la Régie devrait exiger du Distributeur qu'il présente une mise à jour du projet au cours de l'année deux mille vingt (2020). Bref, et quand je dis ça, on réalise aussi que, bien, l'année deux mille vingt (2020), c'est... bien, c'est dans un an, et ça vient vite. Parce que, évidemment, le dossier déposé date déjà d'un certain temps. Bref, dans très peu de temps, on aura... la Régie aura à se repencher peut-être, le cas échéant, sur la mise à jour qui sera déposée.

Le Distributeur mentionne que le ratio véhicule entièrement électrique et BRCC optimal à terme est de deux cent cinquante (250). Les études existantes, selon nous, ne nous permettent toutefois pas de supporter ce ratio de manière convaincante. Peut-être qu'en deux mille vingt (2020), les connaissances sur les besoins de recharge en général, et en particulier sur les besoins au Québec, se seront alors raffinées et permettront une prise de décision plus éclairée.

Rappelons enfin que l'AQCIE et la FCEI demandent que le dossier à être déposé inclut, dans les suivis, là, une analyse fine des... parce qu'on

avait une certaine quantité d'informations, avec une qualité de données variables, évidemment on travaille avec ce qu'on peut travailler, mais on devra mesurer quand même ce qui suit, soit l'impact de la présence des bornes à recharge rapide à proximité du lieu de résidence et la résidence sur le taux d'adoption des véhicules électriques. On en a souvent parlé. Il y a comme un flou. Personne n'a pas de réponse. Cette difficulté-là et la mesure de son impact.

Le profil d'utilisation des bornes en fonction de l'autonomie des véhicules; le profil d'utilisation des bornes et fréquence des recharges successives multiples; une analyse fine des besoins selon l'autonomie et le type de véhicule sur la base notamment des données recueillies par le Circuit électrique; et une ventilation des besoins de bornes entre les différents types de milieux. C'est vrai, ça, on parle beaucoup... Ça, c'est un autre élément. On a joué sur l'aspect touristique de l'analogie faite par monsieur Gosselin, la 20 et la 132. Mais il y a quand même une question... donc des corridors, je dirais, métropolitains, des villes, des villages, des régions éloignées, les services et les besoins seront différents. Et au

fur et à mesure, on aura certainement une meilleure lecture de ça. Mais ça devrait être quand même être mesuré.

Et enfin la description détaillée des critères décisionnels d'établissement de stations pour chacune des fonctions notamment en termes d'espacement et de nombre de bornes, par exemple, le seuil de tolérance à la congestion. Bon. Encore là, la congestion, je pense qu'on voulait dire ici la congestion à l'attente. Mais, là, on nous dit... En tout cas, on va peut-être mesurer qu'il y a de l'attente ou qu'il n'y en aura pas. Et on va voir en conséquence jusqu'où un client, est-ce que c'est deux minutes ou cinq minutes ou huit minutes. Quand on va mettre de l'essence nous tous, parce que quand elle n'est plus rechargeable, il faut quand même mettre de l'essence, parfois on peut attendre. Mais on n'attend pas souvent habituellement, pas longtemps.

Alors, ces informations permettraient d'établir avec beaucoup plus de rigueur à l'égard de la prudence des investissements que l'utilisation d'un simple ratio.

(13 h 35)

Évidemment, le ratio est le vaisseau amiral

de la demande D'HQD. Mais, un ratio, ça dit beaucoup de choses, et ça dit peu de choses. Et là, ce qu'on nous suggère, ce sont des caractéristiques qui vont nous amener tous, la Régie, HQ, et tout le monde, à avoir une meilleure lecture. Et, oui, on le souhaite, à ce que le Québec soit... Conserve son avance. J'ai bien compris que 50 % des bornes au Canada étaient au Québec, un peu à l'image de la Californie. Et, tant mieux si ça peut continuer, à un coût raisonnable. Enfin, quant au suivi comptable, bon, au tout début, le distributeur a indiqué initialement qu'il ne prévoyait pas en faire un suivi comptable distinct des dépenses associées au projet, puisque ça s'inscrit dans la formule d'indexation et le MRI. Mais, on a cru voir une évolution sur cette question, en audience. Mais, là-dessus, on n'est pas tout à fait certain. Mais, dans tous les cas, on pense que... On vous recommande qu'un suivi distinct des coûts du projet soit effectué, et qu'il y ait, dans la base de tarification, une, je vous dirais, une ligne distante, pour, appelons-la sa petite base, pour qu'on puisse être capable de travailler avec toute l'information requise. Et, ceci étant dit, à l'intérieur du mécanisme qui vient d'être

constitué.

Et, à l'égard de la création d'un compte d'écart et de reports, on vous a remis les principes relatifs au facteur Z et tout ça. Les décisions de la Régie, où on rejetait la création du facteur Z générique. Et, il y a beaucoup, là-dedans, je ne veux pas vous le relire. Mais bref, avec cette décision-là, il nous apparaissait non-nécessaire... Parce que là, ce qu'on nous dit, c'est : « Adoptons-le quand même. » Puis, encore là, on les a senti un peu fléchir sur cette demande. Ils la maintiennent. Mais, gardons-là... Ils nous disent : « Gardons-là au cas où. » Non, non, mais... Nous, on pense que ce n'est pas nécessaire, compte tenu de ce que la Régie vient de décider, très, très récemment. Et, si un jour, ça devient nécessaire, bien que nous en doutons, bien, on traversa la rivière quand on sera rendu au pont. Et donc, le distributeur pourra toujours s'adresser à la Régie en temps utile, si jamais il y a une modification telle, notamment, qui irait au-delà du 15 millions, des seuils.

Et, enfin, en terminant, nous en avons parlé un peu, mais nous sommes favorables, aussi, à ce que HQD, comme elle l'a fait, qu'elle continue,

qu'elle maintienne la recherche de subventions ou de ressources financières externes, tout comme elle l'a obtenu de Ressource Canada.

En somme, donc, et en terminant, nos recommandations, vous les avez. Donc, limiter le nombre de bornes, à l'horizon deux mille vingt-et-un (2021), à 400. Et, une borne pour chaque tranche de 175 véhicules entièrement électriques. Demander aux distributeurs de déposer, en deux mille vingt (2020), une mise à jour du projet pour les années deux mille vingt-et-un (2021) à deux mille vingt-sept (2027). Donc, pour approbation. Exiger du distributeur qu'il maintienne une comptabilité distincte de l'ensemble des coûts associés au projet, et des revenus aux bornes. Refuser la création d'un compte d'écarts et de reports. Et, d'ici à deux mille vingt-et-un (2021), donc, autoriser... Bon, ça, je pense qu'il y avait une redite, ici. Excusez-moi. Oui, effectivement. Il y avait une coquille. Alors, ça termine, Madame la Présidente, nos représentations. Je suis disponible à répondre aux questions, si vous en avez.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Maître Turmel, j'aurais une question pour vous.

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Au paragraphe 45 de votre argumentation...

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Vous faites référence au nouveau cadre réglementaire. Vous dites : « Le nouveau cadre réglementaire demande aux distributeurs de développer un réseau de bornes de recharge rapide pour véhicules électriques. »

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, j'aimerais que vous... Parce que je comprends, là, ce qu'on fait... Je comprends que le cadre législatif demande au distributeur d'intégrer dans son revenu requis les coûts relatifs au réseau de bornes de recharge rapide.

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Mais j'aimerais que vous m'indiquiez qu'est-ce que vous voyez, dans le nouveau... Que vous

m'identifiez les éléments du nouveau cadre réglementaire qui font en sorte que le distributeur doit développer un réseau de bornes de recharge rapide.

Me ANDRÉ TURMEL :

Oui. Bien, c'est-à-dire que... Donc, la loi sur Hydro-Québec a été modifiée, et là, je cherche les dispositions.

(13 h 40)

Bon. La loi sur... le projet de loi... La loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicule électrique a été adoptée et est entrée en vigueur. Donc, c'est une loi quand même spécifique que je n'ai pas devant moi, mais dans laquelle il y a des attendus, dans laquelle on indique un peu le voeux du Gouvernement du Québec de se doter d'un grand... d'un programme. Et tout ça s'inscrit dans le Plan d'efficacité... pas le Plan d'efficacité énergétique, mais dans le plan global, là je cherche le nom là, de énergétique du Québec d'ici à deux mille trente (2030). Voilà!

Et là donc... d'une part... Donc, il y a sept... donc on... Dans la Loi sur Hydro-Québec le gouvernement indique... bien, le législateur

indique que le gouvernement fixe par règlement les tarifs d'utilisation d'un service public. Alors, il y a comme un... clairement, on voit que, dans cette matière, le gouvernement évidemment se conserve un rôle, un rôle de... Le gouvernement, c'est le régulateur, dans les faits. Et la Régie, c'est un démembrement d'exécutif, comme on le sait bien, donc...

Mais, le gouvernement se donne la faculté par règlement d'établir un tarif d'utilisation d'un service public qui, lui, le décidera sur la base de ce qu'il voudra. Mais, j'imagine qu'il pourra notamment utiliser les données déposées à la Régie, notamment quant aux coûts et quant au plan qu'HQD va déposer.

Donc, quand je vous disais que c'est une réglementation un peu hybride, votre question, c'est : quel est le cadre réglementaire? Bien, le cadre réglementaire, c'est un cadre hybride dans lequel le gouvernement joue un rôle de policy making pour la période. Établissons donc un objectif demandant, adoptant par le législateur une loi favorisant l'établissement d'un service public.

C'est un message important là, dans lequel il rappelle que c'est lui qui fixe les tarifs de

monsieur et madame qui vont se brancher. Mais, en même temps, dans lequel il demande à la Régie, parce que c'est un tribunal spécialisé, parce que vous avez l'habitude de comprendre les dépenses et les... les dépenses qu'HQD peut encourir. Bien, bref, il aurait pu le confier à quelqu'un d'autre, mais je pense que la Régie était le meilleur acteur, était le meilleur joueur pour faire ce qui est décrit à l'article 52.1.2.

Et là je n'ai pas devant moi la loi sur zéro émission qui est un autre... qui est un autre aspect à tenir compte. Mais...

Écoutez, alors, pour moi, c'est ça le cadre réglementaire, Madame la Présidente, que je vois. Je ne sais pas si j'en oublie d'autres là, mais il faut que... Donc, la Régie, ce n'est pas elle qui fixe les tarifs à la borne, mais en même temps, la Régie, elle a un rôle à jouer pour qu'année après année le Distributeur lui présente... lui présente comment sa base de tarification va s'accroître sur la base d'actifs qu'elle va prendre, qu'elle va juger raisonnables, et caetera, et caetera.

Donc, voilà un peu ce que je vois. Mais, si vous avez une question plus précise là, je suis prêt à y répondre.

LA PRÉSIDENTE :

C'est bon. Je vous remercie.

Me SIMON TURMEL :

Parfait. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Turmel. Alors, nous sommes prêts à passer à maître Gertler.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Moi, ça peut être enregistré et endossé sans problème. En fait, moi, je pense qu'on peut référer au document de manière... de manière suffisamment générale pour qu'on ne puisse pas simplement considérer qu'on en divulgue le contenu. Mais, de toute façon, il y a des graphiques qui sont déjà en preuve. Et je pense que, si on fait les choses le moindrement raisonnablement là, ça fait le travail.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

C'est juste parce que je ne veux pas commettre...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Non, non.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

C'est ça. Je ne voulais pas commettre d'impaire par rapport au document Bloomberg justement.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Aucun problème.

(13 h 45)

PLAIDOIRIE PAR Me FRANKLIN S. GERTLER :

O.K. Alors, bonjour à tous. Franklin Gertler pour le ROEÉ. J'ai avec moi, c'est pas mon plan d'argumentation, j'ai eu de la difficulté à le livrer et je vais par la suite déposer les versions avec toutes les références, ça fait être plus facile aussi, plus les notes sténographiques. Mais j'ai quand même... Puis là, j'ai fait des erreurs aussi de dépôt parce que j'ai déposé une première qui n'était pas exactement la bonne, il y avait une petite coquille dedans, mais j'ai avec moi quelques copies, c'est juste une table des matières puis quelques dispositions de la loi que je voulais attirer... sur lesquelles je voulais attirer votre attention.

Alors j'en ai déposé deux, j'en ai déposé une deuxième quelques minutes plus tard parce qu'il y avait une erreur dans la table des matières, c'est tout. Mais les deux c'est essentiellement le même contenu.

Alors, pendant qu'on fait la distribution des cadeaux, je veux vous raconter très vite fait un incident, bien, quelque chose qui m'est arrivé. J'ai pris un taxi pour venir ici, une Tesla,

heureusement, un vrai chauffeur de taxi qui était quand même catastrophé parce que c'est un immigrant qui a été propriétaire de son... de son permis puis là, ça ne vaut pas grand-chose, mais quand j'ai dit que je venais ici pour travailler dans le dossier de... des bornes de recharge, il m'a... il m'a sorti un « God bless you ». Alors, c'est rare qu'on se fait bénir parce qu'on fait des dossiers à la Régie, il faut... il faut le savourer parce que ça... ça n'arrivera pas souvent.

Bon. Alors, comme j'ai dit, j'ai malheureusement pas pu tout compléter mon travail, alors, je vais vous livrer quand même, mais la table des matières que j'ai fournie va peut-être vous aider au moins pour savoir où est-ce que je suis rendu.

Alors, d'abord, le ROEÉ, le dossier d'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques, je ne vais pas tout vous lire. Je parle ici un peu du ROEÉ et son intérêt pour le sujet et les principes qui nous gouvernement. Il y a quand même une affaire au paragraphe 4 que vous n'avez pas et que je voulais quand même indiqué et c'est que le ROEÉ aborde la demande d'Hydro-Québec dans ce dossier-ci comme

seulement un volet de la réduction radicale des émissions de gaz à effet de serre associées au transport nécessaire à la réussite de la transition au Québec. Et là, on peut même citer la politique énergétique deux mille trente (2030) à cet effet-là, on regarde notamment à la page 36 qui est... puis moi, je l'avais déposée. Alors, c'est le C-ROEÉ-0019.

Alors, les autres volets pour nous c'est les constructions et aménagement du territoire adapté puis le transport en commun. Puis d'ailleurs, le premier, je veux dire, sur l'aménagement, je suis très content de voir que la politique énergétique le considère, le mentionne. Alors, ça c'est un élément que moi, ça fait quelque temps qu'on dit à la Régie que quand on prend des décisions sur les tarifs et sur l'autorisation d'immobilisation autre, c'est des considérations que vous pouvez regarder, alors, le transport en commun, les véhicules entièrement électrique évidemment.

Puis je suis très heureux de voir, comme maître Tremblay l'a plaidé, pas maître Tremblay, mais dans la contre-preuve, on a quand même bien dit que c'est largement la voiture toute électrique

qui s'en vient. Évidemment, on devrait aussi, puis c'est pas de votre ressort, mais on devrait avoir un oeil pour le transport par rail et les recours réduits aux avions et le transport des marchandises par rail ou véhicules commerciaux électriques. C'est un autre élément qu'on a noté dans le dossier, qu'il y a eu beaucoup de focus sur les voitures des particuliers mais je pense que petit à petit, vous allez avoir à aussi considérer cet aspect-là.

(13 h 50)

Maintenant, je suis à mon élément B, la demande d'Hydro-Québec et la recommandation générale du ROEÉ, et je vous soumets que la prépondérance de la preuve au dossier pointe vers la nécessité de la mise en place d'un réseau de bornes de recharge rapide à courant continu à travers tout le Québec afin d'assurer la diminution drastique du recours à l'essence et l'adoption en général des véhicules entièrement électriques. Puis là, pour ça, je réfère à la preuve d'Hydro-Québec, au témoignage de monsieur Horii, au témoignage de monsieur Breton et aussi du témoignage ou de la preuve du ROEÉ.

Et je comprends, puis on va y arriver, je

comprends que c'est pas mal une commande législative que vous aviez ici, vous aviez pas à décider si oui ou non on devrait avoir un réseau de bornes mais je vous soumets que, quand même, cette preuve-là sur l'importance du réseau pour arriver à la transition vers des véhicules tout électriques, et donc une diminution des gaz à effet de serre, ces éléments-là dans la preuve peuvent vous influencer lorsque vous avez des choix à faire sur différents aspects du dossier. Je vous soumets que c'est des choses qui vous indiquent que vous devriez donner le bénéfice du doute au projet.

Puis je vous soumets que si dans vingt (20) ans nos enfants nous posent la question, bien, qu'est-ce que vous avez fait pour les véhicules électriques, oui, mais tu es pas trop sûr si les demandes étaient vraiment là puis si c'est pour être pour être rentable ou combien vite que ça viendrait. Alors, on a mis un pied sur le frein un peu. Ça serait pas la bonne réponse à donner aux enfants et aux petits-enfants.

De manière plus pointue, et c'était dans la preuve de monsieur Horii notamment puis de monsieur Breton, le ROEÉ est d'avis qu'en disposant de la demande aux fins de l'article 52.1.2 de votre loi,

la Régie devrait retenir l'approche du build-out selon laquelle l'implantation des bornes aux fins du service public de recharge rapide est proactive. C'est la question du lead et non lag, plutôt que... Alors, on devrait être proactif plutôt que réactif et on doit devancer la demande. Puis ça, c'est sorti notamment de la preuve de monsieur Horii et aussi de monsieur Breton.

Et je veux aussi, je tiens à dire ça puis au risque de me faire dire que je marche pas à terre mais quand on regarde l'impératif de réussir la réduction et l'élimination des émissions de gaz à effet de serre associées aux transports, je vous soumets que les immobilisations et les dépenses associées au projet sur une base annuelle en deux mille dix-neuf (2019) et à l'horizon deux mille vingt-sept (2027) du projet sont, somme toute, relativement modestes à l'échelle globale d'Hydro-Québec, incluant dans ses activités de distribution. Ça, on l'a pas dit mais c'est pas énorme comme projet, surtout sur dix (10) ans. C'est important mais c'est pas LG2 puis c'est pas les compteurs intelligents non plus.

Alors là, je réfère, puis je vais pas vous le lire, mais à la preuve, pas à la preuve mais à

la demande B-0002, la demande d'Hydro-Québec, paragraphe 6 où, bien, je vais le lire, c'est pas long, où on dit que :

> Une infrastructure de recharge publique fiable et bien répartie géographiquement est un facteur essentiel permettant de favoriser et de soutenir le développement des véhicules électriques et de lever certains obstacles à leur utilisation.

Puis je pense que ça, ça a été démontré par la preuve puis il n'y a pas une preuve qui vient le contredire.

(13 h 55)

Alors, dans ce contexte-là, le ROEÉ appuie, de manière générale le projet d'Hydro-Québec, et recommande à la Régie d'accueillir la demande. Mais, avec des conditions et conclusions suggérées par notre preuve, et à la lumière de la preuve à l'audience. Je veux m'arrêter, quand même quelques instants, sur mon sujet C, les politiques gouvernementales et lois de l'Assemblée nationale. Puis, maître Roy m'a déjà entendu récemment sur ce sujet-là. Mais, c'est quand même intéressant de ne pas juste parler de gouvernement, comme si c'est

tout la même chose. Il y a des choses qui ont été établies par l'Assemblée nationale, ici, dans des lois. Puis, il faut les regarder avec soin, puis les suivre.

Alors, je vous soumets que la demande d'Hydro-Québec est le résultat des politiques dont la Régie doit tenir compte, et des lois que la Régie est tenue de suivre, dans l'exercice de ses compétences en matière tarifaire, et concernant toute demande soumise, comme maintenant modifiée en ce qui concerne l'exploitation du service public de recharge rapide pour les véhicules électriques. Puis là, ce que je vous cite, il n'y a pas de surprise pour personne, les articles 5, 31, 48, 49, 52.1, et 52.1.2 de la loi.

Dans sa preuve, Hydro-Québec fait état des politiques gouvernementales en la matière. Puis là, je ne vais pas le lire, mais c'est mon paragraphe 12, et c'est les passages du B-004, pages 7 et 8, ou on fait un peu l'énumération des différentes cibles de 100 000 véhicules, 300 000 véhicules, et 1 million de véhicules. C'est les cibles du plan d'action en électrification qui sont ensuite reprises dans la politique énergétique. Puis là, ça, c'est un point important. Je suis à mon

paragraphe 13. « Selon la compréhension d'Hydro-Québec, les cibles de la politique énergétique ne font pas de distinction entre les VHR et VEÉ, c'est-à-dire les véhicules hybrides rechargeables, et les véhicules entièrement électriques. Toutefois, le ROEÉ note avec satisfaction que le projet qui fait l'objet de la demande d'Hydro-Québec vise 300 000 véhicules tout électrique, à l'horizon deux mille vingt-sept (2027). C'est ça. Alors, et ça, c'est dans les notes sténographiques, volume 1, c'est madame Lampron, aux pages 185-186. Et, monsieur Neyrinck, aux pages 187-188.

Maintenant, évidemment, le quinze (15) de juin deux mille dix-huit (2018), l'Assemblée nationale a adopté la loi favorisant l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques. C'est le... qui venait modifier la loi sur la Régie de l'énergie, et la loi sur Hydro-Québec, afin d'assurer l'accomplissement de cet objectif.

Ainsi, les objets... Puis, je souligne cet aspect-là, les objectifs d'Hydro-Québec établis à sa loi sont modifiés, de sorte de prévoir l'établissement, excusez-moi, par Hydro-Québec d'un service public de recharge rapide selon un tarif

fixé par le règlement adopté par le gouvernement. Puis là, on pourrait prendre, juste pour un petit instant, c'est intéressant de prendre la... J'ai reproduit certains passages de la loi sur Hydro-Québec, vous le connaissez quand même probablement bien. Mais, c'est intéressant de voir, puis là, je suis dans mon petit table des matières et extraits, puis je suis à la page 3. Alors, c'est, comme on doit faire l'exercice comme on nous apprend, on doit regarder tout... Là, j'ai commencé sans le dire mais c'est pour ça que je regarde tout l'écosystème de loi et de politiques qui entoure votre décision parce que je pense que c'est important.

(14 h 00)

Alors, première chose à remarquer, c'est que les amendements... l'amendement en question survient dans la partie objets de la société. C'est pas... c'est pas dans une section cachée à la fin ou sans importance, c'est les objets de la société viennent d'être amendés.

Autre chose, là, il y aurait des choses intéressantes à dire sur 22, sur l'objet de la... de la société comme telle, et on dit à l'alinéa 1 de l'article 22 :

> La société a pour objet de fournir de l'énergie et d'oeuvrer dans le domaine de la recherche et de la promotion relative à l'énergie, de la transformation et de l'économie de l'énergie de même que dans tout domaine connexe relié à l'énergie.

Alors, ça c'est important, c'est l'objet qui est quand même plus large que comment est-ce qu'on le conçoit des fois à la Régie. Évidemment, je suis bien conscient, ça ne répond pas la question : qu'est-ce qui est à la Régie puis qu'est-ce qui n'est pas à la Régie. Mais c'est quand même une indication dont on doit tenir compte.

Ensuite, le principe, 22.0.1., alinéa 1 de la Loi sur Hydro-Québec.

> Les tarifs et les conditions auxquels l'énergie est distribuée sont fixés par la Régie.

Alors, ça c'est... ça c'est le principe. Puis je souligne tarifs et les conditions, intéressant parce qu'on va voir ensuite 22.0.2, on voit... puis ça c'est l'amendement qui a été amené le quinze (15) juin deux mille dix-huit (2018).

> Le gouvernement fixe par règlement les

> tarifs d'utilisation d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques établis par la société.

Puis en anglais, il dit :

> The Government shall, by regulation, fix the rates for using a public fastcharging service for electric vehicles established by the Company.

Alors, on a tendance à regarder surtout l'aspect que c'est le conseil du ministre qui fixe les tarifs pour ce service-là par règlement mais je pense que quand on le lit puis on le lit dans tout son contexte, c'est très clair que c'est pas comme l'article 22 des choses qu'il peut faire, c'est quelque chose « established ». D'ailleurs, ça fait partie de quelque chose qui est obligatoire. Puis ça, ça a une certaine importance pour vous quand vous abordez la demande dans ses aspects plus factuels et financiers mais aussi par rapport au traitement, je vous soumets, réglementaire advenant le cas que vous allez vous prononcer sur cet aspect-là.

(14 h 03)

Maintenant, évidemment, qu'est-ce que je

n'ai pas dit clairement mais je vais juste revenir là-dessus, on a remarqué qu'à l'article 22.0.1 de la Loi sur Hydro-Québec :

> Les tarifs et les conditions auxquels l'énergie est distribuée sont fixés par la Régie.

C'est tarifs et conditions. Puis ensuite, on arrive à 22.0.2 :

> Le gouvernement fixe par règlement les tarifs d'utilisation...

Alors, évidemment, la question de savoir est-ce que c'est de la distribution, bien c'est quand même intéressant de voir qu'ils ont pas parlé de conditions. Vous c'est, peut-être le gouvernement c'est le tarif puis c'est vous les conditions parce que c'est le principe à 22.0.1. En tout cas, je pense que c'est une question que vous pourrez vous poser.

Évidemment, dans la même suite de modifications à la Loi, évidemment, on a ajouté à la Loi sur la Régie l'article 52.1.2 que vous avez vu à quelques reprises aujourd'hui et depuis plusieurs jours.

Mais je souligne simplement que, alors qu'on a dit, bien, Hydro-Québec va le faire, le

gouvernement va fixer les tarifs, puis là on dit dans tout ce package-là, dans cet ensemble d'initiatives du gouvernement, que la Régie intègre aux tarifs d'Hydro-Québec les revenus requis pour assurer l'exploitation des services. C'est ça, essentiellement, qui est fait à 52.1.2. Alors, je pense pas qu'il faut le regarder de manière isolée mais il faut regarder avec l'intention du législateur dans tout son contexte puis de voir qu'est-ce qu'on devait faire.

Et je vous soumettrai également que, puis là, pour fins des notes et la postérité quand j'aurai déposé, je suis au paragraphe 18 de mon plan, l'appréciation de l'objet et l'entièreté du contexte de ces dispositions du droit nouveau requièrent à la Régie la prise en compte également du fait que l'Assemblée nationale a également adopté le projet de loi 106, soit la Loi concernant la mise en oeuvre de la Politique énergique 2030.

Parce qu'on a vu que la Politique énergétique mentionne ces mêmes visées au niveau de circuits de recharge pour les véhicules électriques et on note aussi que la Loi 106 renferme la Loi sur Transition énergétique Québec et prévoit notamment l'élaboration de plans directeurs en transition,

innovation et efficacité énergétiques dont est saisie la formation, évidemment, dans le dossier 4043.

Puis on sait que le Plan directeur est actuellement à l'étude par la Régie au dossier 4043. J'ai bien pris note l'autre jour que maître Tremblay m'invitait à une lecture large des documents publics auxquels vous avez le droit de référer puis, évidemment, le Plan directeur dans sa première mouture, c'est dans le dossier R-4043-2018 et c'est la pièce B-0005.

Et ça a été mentionné dans le cadre du présent dossier, puis malheureusement j'ai pas la référence exacte, mais parmi les mesures et programmes retenus par TEQ en vue de l'atteinte des cibles de réduction de l'utilisation des produits pétroliers, et aussi pour rencontrer les cibles en efficacité énergétique, se trouve la mesure 8.2, soit accélérer le déploiement des infrastructures de recharge rapide. Puis là, entre parenthèses, Hydro-Québec. Puis ça, c'est dans le Plan directeur, dans la référence que je viens de mentionner deux mille dix-huit-deux mille vingt-trois (2018 - 2023) l'annexe 6, page 2014, puis c'est le Pdf, deux mille seize (2016) parce qu'il

ne correspond pas dans ce document-là.

(14 h 08)

En tout cas, tout ça pour vous dire qu'il ne faut pas prendre le dossier... ni le dossier ni la disposition de manière isolée. Vous avez toute, comme je vous dis, une infrastructure ou un écosystème de lois et de politiques qui vous invitent a donner effet puis, évidemment, il y a l'article 5 également que je ne plaiderai pas en long et en large mais qui est très pertinent dans les... dans les circonstances.

Et jusqu'à un certain point, je pense que le fardeau de la preuve d'Hydro-Québec est allégé par... Ils sont chanceux, ils ont souvent cet avantage-là d'avoir la loi de leur côté mais dans ce cas-ci c'est pour une très bonne cause.

Maintenant, je suis rendu à mon élément D qui est le réseau de bornes de recharge et le rôle d'Hydro-Québec. Et on vous soumet qu'en harmonie avec le cadre établi par les lois et politiques que nous venons de voir, nous considérons que la Régie devrait accepter le principe que Hydro-Québec est le meilleur organisme pour piloter le développement du réseau de bornes de recharge rapide. Et c'était un aspect important de notre preuve et on vous

soumet que le leadership d'Hydro-Québec est particulièrement important afin d'assurer l'avancement de la pénétration des véhicules entièrement électrique et une offre adéquate en régions et sur les routes secondaires du Québec.

Et à ce chapitre-là, évidemment, la politique énergétique parle des axes routiers principaux mais en contre-interrogatoire, j'avais soumis le C-ROEÉ-0017, qui est la carte routière, rien de... rien de très extraordinaire là sauf que ça nous a permis d'établir avec madame Lampron, puis c'est aux notes sténographiques, Volume 1 du huit (8) avril deux mille dix-neuf (2019) aux pages 214 à 218, que l'intention c'est de procéder à l'installation des bornes de recharge sur toutes les autoroutes et routes secondaires du Québec, c'est ça qu'elle a dit. C'est super. Incluant ceux permettant de voyager vers, c'est l'autre aspect, vers les provinces et les états voisins. Alors, on ne fait pas juste un circuit pour tourner en rond au Québec. Mais c'est pas un commentaire politique là.

Et ce rôle de premier plan d'Hydro-Québec comme la société de la Couronne avec l'appui réglementaire et financier des gouvernements

fédéral et du Québec dans le déploiement des bornes de recharge est cohérent avec l'approche qui est considéré comme être nécessaire ailleurs au Canada puis sur cet aspect-là, on vous a donné l'étude de Marcon qui est le C-ROEÉ-0018 puis je vous réfère à la page 2.

Et en définitive, notre position c'est que Hydro-Québec est l'organisme le plus apte à piloter un tel projet. Il doit notamment assurer une forme d'universalité des services à la population et ce en tentant compte de la répartition des bornes sur le territoire du Québec. Ce rôle doit être... doit se définir en assurant la présence de bornes partout au Québec de sorte à minimiser la peur de la panne. C'est ça, c'est l'autre chose dont mon chauffeur de taxi en hybride m'a dit, qu'il a peur d'acheter une voiture électrique pour cette raison-là.

(14h 13)

Maintenant, je suis rendu à ma section puis je vais vous entretenir sur la valeur des actifs prudemment acquis et utiles. Je vous soumets que la preuve d'Hydro-Québec permettrait à la Régie de conclure que les actifs que la société propose d'acquérir seront prudemment acquis et utile à

l'exploitation du service public de recharge rapide pour les véhicules électriques. Puis ça, c'est là que je dis que c'est le genre de passe, ou de croisement des chemins, ou décisions, où le contexte que je viens de viens de vous décrire par rapport aux politiques et lois, peut venir vous influencer. Toutefois, et conformément à l'article 5 de votre loi, Dans les exercices de ses compétences et à la lumière de la preuve, le ROEÉ fait valoir que la Régie devrait décider que ses actifs seront seulement prudemment acquis dans la mesure où, et là, j'énumère certaines choses. Je ne sais pas exactement, j'avoue, formellement, votre processus.

Mais, comment vous faites pour les approuver, même avec des conditions, ce n'est pas facile. Mais, je pense que vous pouvez le faire, en raison du fait qu'on est quand même en matière tarifaire, et ça fait partie de votre compétence. Je comprends que vous ne fixez pas les tarifs. Mais, pour l'aspect, est-ce que ce sont des actifs qui sont prudemment acquis, vous êtes dans l'exercice de vos compétences, en vertu de l'article 31, et le chapitre 4 de votre loi, je pense, qui porte sur la tarification. Alors, on

vous dit, parce que la preuve est à l'effet que, au niveau revenus, les revenus qui vont venir, ou les revenus induits demande d'électricité induits par le programme, va être beaucoup plus importante au niveau de la demande d'électricité pour la recharge à la maison que pour l'aspect bornes, bornes de recharge.

Mais, il y a comme... C'est comme des vases communicants, un peu. Aussitôt que les gens achètent plus de voitures électriques, parce qu'ils n'ont plus peur de la panne, ils peuvent se déplacer, bien là, ils vont charger beaucoup plus à la maison. Alors, nous, on vous soumet, puis monsieur Finet l'a dit, que cet aspect-là devrait faire l'objet d'une évaluation et un suivi. Et, il doit être considéré dans la détermination des revenus requis. Comme monsieur Finet a dit, ça ne prend pas nécessairement un deuxième compteur juste pour cet aspect-là. Il doit y avoir des méthodologies possibles, pour estimer ou modéliser cet effet-là, puis de dire, bien, on va créditer, jusqu'à un certain point, au calcul de est-ce que c'est des actifs prudemment acquis et utiles, cet effet induit sur les achats d'électricité pour la recharge à la maison?

Puis, je pense, puis c'est devant... Évidemment, les consommateurs, dans le présent dossier, certainement, font état d'inquiétudes sur qui va payer, puis qui est-ce qui va bénéficier. Alors, je pense que vous auriez le droit de demander à Hydro-Québec de chercher à maximiser l'apport financier du fédéral et de la province. Et, évidemment, peut-être Hydro-Québec peut dire qu'ils ne sont pas obligés d'aller chercher, ou tenter d'avoir une subvention du Fonds vert. Mais, ce serait vraiment la place logique, pour financer le type... Pour aider à financer le type de projet qui est ici.

Et que nous, on dit que plutôt que de permettre d'augmenter la rentabilité, ces sommes reçues de subventions devraient servir dans la détermination du revenu requis. On soumet également que... Puis, ça n'a pas été poussé, peut-être, assez loin. Il y quand même des bénéfices, monsieur Breton, pauvre de lui, il en parle tout le temps de ça, mais qu'il a mangé beaucoup de poulet. Mais, c'est ça. C'est un bénéfice économique pour ceux chez qui on installe les bornes. Puis, pour moi, ce n'est pas clair que Hydro-Québec fait qu'est-ce qui est nécessaire pour utiliser ce levier-là pour

augmenter ou pour faire entrer certains argents qui vont... qui vont venir alléger le fardeau financier possible.

(14 h 18)

Alors, c'est ça, nous, notre point de vue, c'est que le Distributeur doit chercher à partager les risques avec d'autres partenaires afin d'éviter que les clients du Distributeur soient les seuls à assumer les risques du projet.

Et au niveau, je vais revenir sur la question d'un suivi des achats à la maison ou pour la recharge. Nous, on serait sous l'impression que le type de suivi dont on parle, pour savoir l'effet sur les ventes résidentielles, pourrait être effectué via l'aide du programme de la Polytechnique et d'un sondage capable d'indiquer la consommation des électromobilistes; comme ça, on pourrait être en mesure de répondre à certaines des inquiétudes et questions des intervenants.

De manière similaire, pour les apports du Canada et de la province, on est d'avis que le un point trois millions (1,3 M$) d'aide qui va venir ou qui vient du fédéral devrait être affecté à l'installation de bornes en région. Et de manière similaire, s'ils sont capables d'aller chercher du

financement du gouvernement provincial du Fonds vert.

Enfin, le ROEÉ considère que le Distributeur peut aussi travailler de concert avec les municipalités pour faciliter le partage des risques si évidemment les municipalités sont favorables au projet d'Hydro-Québec. Puis on donne l'exemple de Sept-Îles puis je vous réfère à mon interrogatoire de monsieur Pierre Prévost pour l'UMQ aux notes sténographiques du onze (11) avril deux mille dix-neuf (2019).

Alors, pour résumer cet aspect-là, le ROEÉ recommande à la Régie de demander au Distributeur de présenter et de vraiment montrer des actions pour augmenter le partage de risque des coûts avec les partenaires et qui pourrait ensuite mener à des ajustements au revenu requis.

Puis ça, évidemment, le fait que ça semble être acquis qu'il va y avoir un suivi annuel dans les causes tarifaires permet de penser qu'on serait capable de faire ces ajustements en cours de route. Pas besoin d'arrêter tout, mais on devrait peut-être avoir une mise à jour sur ces aspects-là par... avec l'expérience de la part d'Hydro-Québec.

Maintenant, on a passé un certain temps sur

la localisation optimale des bornes de recharge. Et quand on regarde les prévisions de déploiement des bornes pour les seize... dix-huit (18) prochains mois, on réalise que certaines régions sont délaissées et que d'autres sont favorisées. Cette inégalité est plus flagrante lorsqu'on étudie cette information en comparant avec le nombre de véhicules électriques sur la route et la population régionale. Et là je suis dans la présentation du ROEÉ à la page... C-ROEÉ-0021, à la page 11.

Et c'est pas juste une question de justice régionale, équité régionale, mais c'est aussi parce que justement pour faire des voyages de longue portée. C'est pas juste les gens du coin lointain, mais aussi des gens de la ville qui veulent être capables de circuler.

(14 h 23)

Et nous, on comprend que le Distributeur a l'intention d'avoir des bornes à tous les cinquante (50) kilomètres mais il constate que les nouvelles bornes posées dans les dix-huit (18) prochains mois omettent les régions de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et du Bas-Saint-Laurent.

Et de plus, on a mentionné l'intérêt d'installer des bornes aux Îles-de-la-Madeleine en

mentionnant certains endroits en particulier, Havre-Aubert, Cap-aux-Meules et Grande-Entrée que monsieur Breton avait au moins dit que ça serait important d'en avoir un au moins, de recharge rapide, là-bas.

Maintenant, je suis à mon point G qui est activités réglementées et non réglementées et j'ai juste quelques remarques à faire là-dessus. Évidemment, vous avez soulevé la question dans votre décision D-2018-166, à la section 3.1 de la décision, très tôt dans notre travail ensemble.

Puis là, évidemment, il y a eu une réponse à la question 1.1 de la demande de renseignements numéro 1 de la Régie dans laquelle Hydro-Québec a donné son point de vue et ça, on l'a reproduit dans le C-ROEÉ-0014, dans la preuve aux pages 8 et 9. Puis là ensuite, en ouverture d'audience, vous avez reposé, évidemment, la question sur la nature des activités.

Alors, sans prétendre à avoir fait une étude exhaustive de la question, je voulais quand même vous offrir quelques remarques. D'abord, pour les deux autorités de OEB et BC, c'est intéressant mais si j'étais l'avocat de l'autre côté, je ferais beaucoup de distinguishing, ça c'est certain.

Il y a tellement d'éléments spécifiques, ça peut vous aider mais je pense que vous êtes obligés de regarder votre propre situation, surtout non seulement notre loi et système réglementaire est différent, notre situation économique et géographique et autres est différente mais aussi vous avez maintenant les lois très spécifiques dans la matière que j'ai mentionnées.

J'ai remarqué aussi que dans la décision du BCUC, et même s'ils disent que c'est pas des monopoles, c'est pas assujetti, on n'a pas besoin de donner des exemptions, c'est pour des public utilities, ils sont en train encore, il va y avoir une phase 2 puis ils se posent encore beaucoup, beaucoup de questions. Alors, je pense que c'est pas fini là-bas non plus.

Alors, c'est pour ça que je dis que la question doit être analysée en fonction des autorités et des lois et système qui est en place ici sans les termes et la finalité des lois.

Et à cet égard, je vous soumettrai que les propos, du moins ici, ce n'est pas distribution ou non ou monopole ou non. Je pense que la loi, en tout cas, certain c'est que c'est déjà atterri chez vous pour partie, ça c'est clair.

C'est pas quelque chose qui va juste se passer, du moins, en ce qui concerne Hydro-Québec, au même titre qu'on a les gens qui font de la distribution de propane. Eux non plus ils sont pas réglementés mais ça empêche pas qu'il y a une certaine concurrence entre Hydro-Québec ou Gaz Métro et les distributeurs de propane.

(14 h 28)

Alors là, je vais pas répéter parce que je l'ai déjà fait mais je vous ai parlé de la Loi sur Hydro-Québec et la Loi 25 puis comment la loi établit des rôles pour chacun dans un régime spécifique. Hydro-Québec doit offrir le service, le gouvernement fixe les tarifs et la Régie en fixe les conditions et fait le travail concernant l'inclusion... d'abord l'évaluation de qu'est-ce qui est prudemment acquis et ensuite l'inclusion à la... aux fins de la fixation de tarif du revenu requis. Bien, pas fixation de tarif mais aux fins du revenu requis.

Maintenant, je veux juste vous parler un tout petit peu de la Loi sur la Régie de l'énergie, j'ai mis des extraits aussi à la page 5 de mon petit document, c'est un document que vous connaissez bien, mais j'ai quand même été frappé,

je ne dis pas... je ne prône pas nécessairement que ça devient à cent pour cent (100 %) une activité réglementée mais je pense qu'il faut regarder la loi telle qu'elle est et j'ai pas... j'avoue, j'ai pas été chercher l'ensemble des décisions de la Régie sur ce sujet-là, mais dans les définitions de l'article 2 de votre loi, puis là, je suis à la page 5 de mon... de mon document, on arrive en ordre alphabétique, c'est le dernier sur la page, « Réseau de distribution d'électricité ». Puis là, on lit :

> L'ensemble des installations destinées à la distribution d'électricité à partir de la sortie des postes de transformation, y compris les lignes de distribution à des tensions de moins de quarante-quatre kilowatts (44 kW) ainsi que tout appareillage situé entre ces lignes et les points de raccordement aux installations...

L'autre page.

> ... installations des consommateurs et dans le cas des réseaux autonomes du distributeur d'électricité l'ensemble des ouvrages.

En tout cas, c'est un autre cas, mais c'est quand même... je me suis posé la question : où est-ce que ça arrive le raccordement avec les installations des consommateurs si les bornes appartiennent à Hydro-Québec? T'sais, c'est pas une installation de consommateurs cette borne-là, on est encore dans le... dans le réseau de distribution, je vous soumets.

En tout cas, c'est quelque chose que vous devez regarder, je pense parce qu'on a tendance à regarder partout sauf dans la loi des fois. Je ne sais pas, peut-être que je suis complètement dans les patates mais ça m'avait quand même frappé.

Puis l'autre chose que je veux juste vous dire puis j'ai reproduit les articles 31, 48, 48.1, 49, 52.1 et, évidemment, 52.1.2 juste pour dire qu'on ne peut pas dire simplement isolément, de manière isolée le 52.1.2, mais on doit... quand on regarde, je pense que c'est quand même très bien intégré dans vos pouvoirs et dans votre système de régulation. Alors, je ne suis pas du tout convaincu que ce ne soit pas une activité. C'est ça que je m'en viens à vous dire, que ce n'est pas une activité réglementée. Puis je pense à ce moment-là qu'il faudrait dire c'est quoi l'objet, qu'est-ce

qui est le but visé.

Peut-être de manière un peu inarticulée mais peut-être qu'il y a un objectif de socialiser dans la même mesure où on a permis le timbre-poste pour l'électricité à travers la province, c'était une décision de socialiser finalement l'électricité comme étant un aspect finalement de la citoyenneté ou quelque chose qui est nécessaire pour tout le monde, mais devant la menace des changements climatiques, est-ce qu'on peut dire avec certitude qu'il n'y a pas eu une décision de dire qu'on doit... on doit vraiment intégrer ça de manière plus complète? Pas pour nécessairement, et c'est le problème, écarter toute compétition mais pour dire pour Hydro-Québec que ça va être un service, un service qui doit s'offrir puis qui doit marcher puis pour ça, on a peut-être la meilleure protection aussi pour l'environnement, et pour les citoyens, ce serait de le traiter comme étant une activité réglementée. Je dis, sous toutes réserves. (14 h 33)

Je voulais juste vous parler un petit instant de l'étude de Bloomberg. Il n'y a pas de... « There's no smoking gun », comme on dirait. Mais, je pense que c'est quand même intéressant. Dans la

preuve, Hydro-Québec avait fourni des graphiques qui vient... Bien, ils sont peut-être reproduits ailleurs, mais ils sont notamment dans le « Executive Summary », qui est la section 1. On n'a toujours pas de numéros de page, alors ce n'est pas facile, mais...

Et, également, comme mon confrère, maître Tremblay, avait bien noté, parce que ma question avait porté là-dessus, il y a quand même toute la section 3, qui est « US EV Sales Forecast », dont la cinquième page de cette section, il y a des graphiques équivalents de ceux qui ont été mis en preuve par Hydro-Québec, mais qui sont... portent sur le progrès des véhicules électriques, et le partage du marché entre hybrides rechargeables, tout électrique, et ICE, comme ils appellent : Internal Combustion Engine.

Vous avez... C'est un peu différent pour les US, qui est peut-être plus près de notre réalité que d'avoir des statistiques qui vient couvrir tout le monde, tous pays confondus. Alors, je pense que c'est simplement des éléments qui viennent aider, puis qui vient détailler la preuve qui a été faite par Hydro-Québec, et par monsieur Horii, sur le progrès quand même assez

impressionnant des véhicules tout électrique, dans la mesure où les infrastructures de recharge sont présentes.

Puis, à cet effet, il y a aussi une section quand même assez intéressante, la section 12, qui porte sur les « Charging Infrastructures ». Ah, il y a les numéros de pages dans la table des matières. « Charging Infrastructures », c'est la page 53, puis la « US Sales Forecast », ça commence à la page 16. Alors, ça rend la chose un peu plus facile. Alors, ça fait le tour, je pense, madame la présidente. Et, merci pour votre intervention.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Maître Gertler, juste une question pour vous. Si les bornes de recharge rapide devaient faire partie du réseau de distribution, est-ce que les conditions de service devraient s'appliquer à se service-là?

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Oui. Bien, j'imagine il y aurait des conditions de service un peu adaptées, là. À brûle pourpoint, je ne connais pas ça par coeur. Il y en a qui lisent les conditions en service, comme, ils l'ont sur leur table de chevet. Mais, je pense que oui. Je ne vois pas pourquoi... Et, c'est ça l'autre chose que

si vous lisez la décision de la Colombie-Britannique, le BCUC, il y a quand même toute une variété, un panoplie de... Pas parce qu'il existe un secteur compétitif, que ça veut dire qu'il n'y a pas de réglementation pour les utilités publiques qui se lancent dans ce... Qui sont dans ce type d'industries-là. Je ne sais pas si... Qu'est-ce que vous avez en tête, exactement...

LA PRÉSIDENTE :

Non. Non, mais c'est bon. Les conditions de service, mais...

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Oui. Mais, je pense que oui. J'imagine que oui. Mais, ce n'est pas moi qui fait la loi. Moi, j'ai juste lu la section. Puis, je dis, bien... Il va peut-être y avoir, demain matin, il va y avoir... Toutes les bornes vont êtres mises en vente, là. Je ne sais pas, mais...

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Gertler.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Attendez une petite minute. C'est bon, merci. On serait rendu à maître Fortin. Oui.

Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

Merci, Madame la présidente. Je n'ai pas l'intention de faire de très long commentaires. Je pense que tout le monde va être content d'entendre ça.

(14 h 39)

PLAIDOIRIE PAR Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

Alors, dans un premier temps, sans prétendre avoir une science infinie au niveau des dispositions de la loi qui s'applique à la Régie ainsi qu'à son rôle, on a quand même décidé de tenter de répondre du mieux qu'on pouvait aux interrogations que vous aviez partagées avec nous en ouverture d'audience.

On a donc consulté les deux documents, un qui provenait de l'Ontario, ainsi que de la Colombie-Britannique. Et ce qu'on comprend de ces deux documents-là, c'est que les deux organes qui sont équivalent de la Régie de l'énergie dans ces provinces ont jugé que les réseaux de bornes de recharge rapide n'étaient pas de leur compétence. Et ce qu'on considère, c'est que la réponse est probablement la même au Québec.

Je pense que les deux dispositions pertinentes afin d'en arriver à un résultat sur ce questionnement sont l'article 52.1.2 de la Loi sur

la Régie ainsi que l'article 22.0.2 de la Loi sur Hydro-Québec.

Ce qu'on comprend de l'article 52.1.2, c'est que la Régie n'a pas de compétence pour fixer le tarif payable par l'utilisateur d'une borne à recharge rapide. Tout ce qu'elle doit faire lorsqu'elle approuve le tarif que le Distributeur va pouvoir imposer à sa clientèle, c'est de s'assurer qu'il y a suffisamment d'argent pour que le Distributeur s'acquitte de la tâche que le gouvernement lui a confiée, soit l'établissement d'un réseau de bornes à recharge rapide et c'est tout.

En ce qui concerne le tarif, je pense que je n'apprends pas quoi que ce soit à qui que ce soit, c'est le gouvernement qui fixe le tarif. Ça nous fait dire que l'examen, par exemple, de l'opportunité d'établir le réseau ou de la qualité de la couverture que le réseau va offrir aux consommateurs n'est pas de la compétence de la Régie.

On note aussi qu'un autre des attributs fondamentaux qui fondent la compétence de la Régie, c'est la situation de monopole dont jouit le Distributeur dans ses activités qu'on pourraient

appeler « traditionnelles ». Alors que, dans ce cas-ci, déjà en date de ce jour, peut-être que c'est moins perceptible sur le terrain pour les utilisateurs, mais on le constate quand même déjà. Et je pense que la preuve l'a révélé. Il n'y a pas le situation de monopole. Il y a déjà des acteurs sur le terrain qui sont présents et qui offrent un service sans dire équivalent au réseau électrique ou équivalent au réseau de bornes à recharge rapide que le Distributeur veut mettre en place, mais qui est quand même présent.

On doit se poser la question aussi : qu'est-ce qu'il va en être dans cinq ans, dans dix (10)ans? Et peut-être me fais-je prophète un peu en disant ça, je doute que des géants tels que Esso Impérial ou Pétro Canada restent les bras croisés et se disent « on n'a pas besoin d'investir ce marché, on n'a pas besoin de donner un service aux gens qui vont utiliser des véhicules entièrement électriques pour acheter, je ne sais pas moi, du liquide lave-glace, avoir recours aux services qui sont ordinairement offerts dans les dépanneurs et qui sont, la plupart du temps, attenant à la station service. »

Donc, ces joueurs-là vont investir le

marché un jour parce qu'il y en a un marché. C'est un marché qui est sans cesse en croissance et qui ne va pas cesser de croître. Donc, la situation de monopole dont jouit habituellement le Distributeur dans ses activités traditionnelles n'existe pas ici. Un autre élément qui nous fait croire, selon l'UMQ, que la Régie n'a pas de compétence.

J'insiste cependant sur le fait que les observations que je viens de partager avec vous ne changent rien à la perception qu'a l'UMQ du dossier. Bien entendu, on encourage le réseau de bornes à recharge rapide, on considère que c'est une excellente idée. On considère que c'est nécessaire. On considère même que c'est une étape historique pour le Québec.

Ce que ça change toutefois, et on doit se poser la question, si la Régie a compétence et qu'il y a par exemple un désaccord entre le Distributeur et, prenons l'exemple de Montréal, le plus évident, puis là je fais un parallèle avec la preuve. On a posé la question au panel en contre-interrogatoire. On leur a demandé : est-ce que vous entendez investir l'emprise publique? Prenons l'exemple du boulevard Saint-Laurent, par exemple. Il y a déjà des bornes sur le boulevard Saint-

Laurent du Circuit électrique.

Il nous apparaît évident, selon l'UMQ, qu'un jour il y ait des bornes à recharge rapide qui vont vouloir être... que le Distributeur va vouloir implanter sur le boulevard Saint-Laurent tout simplement pour rejoindre une clientèle qui est déjà présente.

On a pris note du fait, en contre-interrogatoire, que les membres du panel nous ont dit : « Non, nous, ce qu'on entend faire, c'est aller vers des sites plus traditionnels pour les automobiles. » Et on a fait référence, par exemple, aux terrains de station service. Est-ce que ça va être suffisant pour rejoindre la clientèle? J'en doute. Il se peut fort bien qu'un jour ou l'autre, l'emprise publique soit sollicitée par le Distributeur pour établir son réseau de bornes. (14 h 44)

Et dans ce cas-là, il y a deux possibilités : soit la Loi sur la Régie de l'énergie s'applique avec l'article 30 et la ville, en cas de désaccord avec le Distributeur, le Distributeur peut s'adresser à la Régie pour régler le désaccord; ou bien la Loi ne s'applique pas. Et dans ce cas-là, qu'est-ce qui reste au

Distributeur? Faire une entente avec la ville. Il doit nécessairement s'entendre avec la ville pour implanter sa borne à recharge rapide.

Dans tous les cas, que la Régie soit compétente ou non, ce que l'UMQ vous soumet c'est l'importance que le Distributeur le fasse en respectant les villes et les municipalités, sans agir en ne prenant pas en considération les préoccupations que le législateur municipal pourrait avoir.

Il y a plein de contraintes au niveau de l'occupation d'emprise publique, que ce soit les voies réservées, les règles relatives au stationnement, la propreté – monsieur Prévost en a fait mention dans son témoignage hier – des choses aussi simples que la présence de graffitis, le déneigement, comment est-ce qu'on va faire pour s'assurer que les bornes et les abords des bornes à recharge rapide soient suffisamment dégagés pour que les automobilistes puissent s'y rendre. Qui paie pour ça? À notre avis, ça devrait être des frais qui sont assumés par le Distributeur.

Mais je le redis, on est favorables au projet et je pense que ça fait essentiellement le tour des observations que je voulais vous faire

aujourd'hui.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Maître Fortin, je vais vous poser la même question qu'à vos collègues. Vous avez dit qu'il y avait une tâche qui avait été confiée par le gouvernement à Hydro-Québec Distribution pour l'établissement d'un réseau de bornes de recharge rapide.

Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

En fait, j'aimerais, outre le fait qu'Hydro-Québec Distribution doive intégrer les coûts de ces réseaux de bornes de recharge rapide là dans ses revenus requis, donc dans les tarifs des consommateurs, qu'est-ce qui vous permet de conclure que la tâche de déployer ce réseau-là devrait être faite par Hydro-Québec Distribution plutôt que par Hydro-Québec, par exemple, ou... Qu'est-ce qui vous permet de conclure que le gouvernement a confié le mandat de l'établissement du réseau à Hydro-Québec Distribution?

Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

C'est une excellente question. Je pense que la première piste de réponse à votre question, Madame

la Présidente, c'est le premier alinéa de l'article 52.1.2 alors qu'on fait référence au distributeur d'électricité. Je pense que si on fait une lecture cohérente de la Loi sur la Régie de l'énergie, quand on parle de distributeurs d'électricité, on parle d'Hydro-Québec volet distribution et non pas d'Hydro-Québec corpo, par exemple.

Donc, je pense que c'est déjà un indice de l'intention du législateur de confier ça à Hydro-Québec Distribution. Et je pense que la sagesse du législateur en mettant en place le système tel qu'il l'entend, selon moi, c'est que Hydro-Québec Distribution, c'est justement eux qui s'occupent de faire passer... Ça semble simple, mais ce sont eux qui, au jour le jour, s'assurent de faire passer les fils nécessaires à l'approvisionnement en électricité des foyers, des entreprises au Québec et des industries.

Donc, il me semble que ça rentrerait dans sa mission traditionnelle de mettre en place le filage, l'infrastructure nécessaire pour que les bornes à recharge rapide soient alimentées. Et c'est pour ça que le législateur a peut-être voulu viser Hydro-Québec Distribution mais je ne suis pas convaincu que ce faisant, il a voulu soumettre

cette activité à la compétence de la Régie et à l'application de la Loi sur la Régie de l'énergie. Ça serait ma réponse.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie.

Me JEAN-PHILIPPE FORTIN :

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, il est quatorze heures quarante-sept (14 h 47). Il nous reste SÉ-AQLPA et UC. Maître Sicard, vous avez convenu avec...

Me HÉLÈNE SICARD :

Non, mais c'est juste que comme SÉ-AQLPA a échangé sa place avec l'UMQ, il se retrouve en dernier.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, c'est bon.

PLAIDOIRIE PAR Me HÉLÈNE SICARD :

Et je bénéficie de ce quarante (40) ou cinquante (50) minutes en moins devant moi. Alors, Hélène Sicard pour Union des consommateurs.

L'argumentation, ou le plan d'argumentation a été déposé mais je vais pas le lire, c'est vraiment au cas où, que je m'assure de couvrir certains points. Pour monsieur le sténographe, je vais donner une copie à mon confrère. J'ai peu de

copies, j'ai essayé d'être efficace. Est-ce que ma copie a moi est encore ici, par exemple? Oui.

(14 h 49)

Alors, je ne... je vais commencer à l'extérieur du texte, si vous me permettez, avec des éléments que je n'y avais pas inclus mais qui, je pense, en regardant vos... en entendant vos questions, je vais réinsister sur certains points.

On a la loi de la Régie de l'énergie, on a la loi de l'énergie qui commence avec l'article 1. L'article 1 se lit comme suit :

> La présente loi...

Puis c'est ce qui définit un peu votre juridiction dès le départ.

> ... s'applique à la fourniture des transports et à la distribution d'électricité ainsi qu'à la fourniture aux transports, à la distribution, à l'emmagasinage de gaz naturel.

Deuxième paragraphe.

> Elle s'applique également à toute autre matière énergétique dans la mesure où elle le prévoit.

Et moi, je vais vous soumettre, c'est que « dans la mesure où elle le prévoit » doit recevoir une

interprétation restrictive parce que ce serait un élément qui viendrait modifier ou ajouter au premier paragraphe qui définit votre mission.

Alors, quand on va regarder les nouveaux articles, l'article 52.1.2, qui est ce nouvel article, il va falloir vraiment qu'on le regarde pour qu'il ne dénature pas le reste de la loi, qu'il ait un sens mais qu'il ne... qu'on le voie de façon restrictive, qu'est-ce qui vous est demandé dans cet article-là et qu'est-ce qui arrive aux actifs. Le reste est en partie compris dans mon argumentation puis je vais y revenir par bout.

L'autre article important c'est l'article 2 qui nous donne des définitions- là, bon, ma souris ne veut pas fonctionner. Alors, je vais prendre ce qui est déjà inscrit ici et je vais me débarrasser de ça. Je m'excuse, je ne suis pas très techno.

Alors, j'ai cité dans l'argumentation, vous l'avez, à la page 4 en note de page puis par après dans le texte un peu plus tard, deux définitions qui apparaissent à l'article 2 qui sont : c'est quoi le distributeur d'électricité? Alors, c'est Hydro-Québec dans ses activités de distribution d'électricité. Et l'autre c'est : c'est quoi le réseau de distribution d'électricité? Bien,

l'ensemble des installations destinées à la distribution d'électricité à partir de la sortie des postes de transformation, des lignes... En fait, toute cette définition, je vous invite à la relire, qui a tous les appareils qui ont pour but de distribuer l'électricité.

Je vous fais l'argument un peu plus tard dans l'argumentation, vous allez le retrouver, à l'effet qu'une borne de recharge c'est pas de la distribution d'électricité. L'électricité est distribuée jusqu'à la borne puis là, on a la borne puis après ça, c'est comme... En fait, l'analogie qu'on pourrait faire là, c'est : Hydro-Québec vendait des chauffe-eau à un moment donné qui n'était pas une activité réglementée, c'était le Distributeur qui faisait ça, il s'est retiré de l'activité de chauffe-eau à un moment donné aussi parce qu'il fallait faire un traitement, il fallait traiter ces actifs-là puis il n'est plus dans les chauffe-eau qui n'était pas une activité de distribution.

Il y avait également l'article... Si je peux arriver à... Je voulais également vous inviter à lire l'article 3 de la Loi qui, lui nous dit que la présente loi lie le gouvernement, ses organismes

et ses ministères.

(14 h 54)

Maintenant, on passe à la deuxième page, « Contexte ». Alors, on a cet article 52.1.2 qui, si on tient compte de ce que je viens de vous dire à propos de l'article 1 et l'article 2 en ajoute, puis le but, quand on lit une loi, là, ce n'est pas de présumer qu'elle est invalide, c'est de... ou un article de loi, c'est de présumer qu'il est valide. Alors, vous allez retrouver comment moi, j'arrive à présumer de la validité de 52.1.2. Mais, il faut aussi... Il faut lui apporter une interprétation qui est restrictive et... Donc, qu'est-ce que le gouvernement, par cet article-là, vous demande de faire? Il vous demande de tenir compte des revenus requis par le Distributeur d'électricité, pour assurer l'exploitation du service public de recharge rapide pour véhicules électriques, visé par l'article 22.2 de la loi sur Hydro-Québec.

Alors, je saute à l'article 22.2, qui lui, me dit, le gouvernement fixe, par règlement, les tarifs d'utilisation d'un service public de recharge rapide pour véhicules établi par la société. On ne parle plus du Distributeur, on parle de la société, d'Hydro-Québec. La politique

énergétique, puis les actions de la politique énergétique, c'est surtout dans les actions, le gouvernement a dit : « Bien, moi, je donne une mission à divers organisme de faire certaines choses. » Pour ce qui est des véhicules électriques et des bornes de recharge, la mission a été donnée, puis vous allez trouver les références pages 2 et 3, à Hydro-Québec, TEQ et des ministères. Alors, ce n'est pas Hydro-Québec seulement, qui a cette responsabilité, si on suit la politique énergétique, de voir à déployer des bornes, puis à multiplier l'usage des véhicules électriques.

Si je retourne à 52.1.2, vous allez devoir déterminer la juste valeur des actifs que vous estimez prudemment acquis et utiles à l'exploitation d'un tel service public, qui est le service de recharge, et les montants globaux des dépenses qui pour assumer le coûts de la prestation de ce service.

Bien, c'est ça que vous faites. Vous allez regarder le projet. Vous allez utiliser des critères, c'est ce que je vous soumets un peu plus loin, pour voir si le projet, il a du bon sens, s'il est rentable. En conclusion, d'ailleurs, je vous soumets, là, que la question que vous devez

vous poser, c'est celle que le régisseur Carrier s'était posée, dans un dossier qui était... qui a mené à la décision D-2007-24. Je l'ai citée, puis je paraphrase ce qu'il a dit. C'est : est-ce qu'un gestionnaire prudent, dans les mêmes circonstances, aurait pris la même décision? Parce que, pour évaluer la raisonnabilité et la prudence... la prudence et la raisonnabilité des actifs, c'est la question que vous devez vous poser : un gestionnaire prudent aurait-il présenté un projet, et développé un projet, comme il a été développé, pour que vous puissiez, non pas approuver le projet, mais les sommes qui vont aller dans le revenu requis, pour fixer les tarifs.

Puis, vous devez toujours garder en tête que, ce qu'il y a d'essentiel, aussi, c'est qu'au bout du compte, vous devez fixer des tarifs justes et raisonnables. On n'annule pas les obligations qui sont à l'article 49.1., la loi demeure. Et, la loi, votre loi, vous devez continuer de la respecter.

Alors, ce que je vous dis, un peu plus tard... Ah, j'ai fait, possiblement, une erreur, à la page 3 de mon argumentation, dans le bas de la page. J'ai indiqué que le Distributeur avait...

reconnaissait qu'il était essentiel que le projet soumis sois rentable, et n'entraîne pas de hausse tarifaire pour ses clients.

(14 h 59)

Dans son argumentation, tout à l'heure, maître Tremblay, ce qu'il nous dit, à son paragraphe 23, c'est que son objectif, c'est un faible impact sur les tarifs d'électricité. Bon. Alors j'ai commis une erreur en... Ma compréhension est erronée, de ce que le Distributeur dit. Mais, il demeure que, moi, je vous soumets qu'il ne doit pas y avoir d'augmenta... ça ne doit pas, ce projet-là, causer d'augmentation tarifaire.

Je peux comprendre que quand il va regarder tous ses chiffres puis les chiffres de recharge à domicile, puis il doit le faire comme il faut, il peut vous dire « bien, j'ai ce revenu-là là, puis ça ne bénéficiera pas à faire réduire les tarifs pour le reste de la clientèle, ça va servir à mettre dans ce projet pour qu'il soit rentable » ça, je n'ai pas de problème « avec ça » à priori. Mais, qu'il y ait au-delà de ça une charge pour les clients, dont les clients résidentiels qu'UC représente, moi, je vous dis que ce ne serait pas raisonnable et que ce ne serait pas prudent.

Alors, je saute certaines pages. Donc, il y a ce bémol à la page 3. En introduction, la demande qui vous est faite là, c'est un contexte, puis on vient d'en parler un petit peu là, bien particulier. C'est un nouvel article qui est limite, puis il faut essayer, il faut présumer de sa validité, donc il faut tenter de l'interpréter pour qu'il soit valable avec le reste de la loi. Mais, c'est pas une demande d'autorisation d'investissement usuelle et c'est très bizarre, entre vous et moi là, de la façon dont le gouver...

En fait, pour être polie, le gouvernement, je pense, vous a mis une patate chaude dans les mains puis il faut essayer de débrouiller tout ça, tout en étant juste et raisonnable puis en étant équitable pour les consommateurs et pour les tarifs et tout en permettant à la société, et je... société d'État, d'installer des bornes. Gardez en tête qu'ils ne sont pas les seuls qui ont cette obligation et qu'il faudrait qu'il le fasse avec d'autres.

Alors, nouvelle activité qui est une activité de masse non réglementée, activité qui n'est pas essentielle, utile ou nécessaire à la mission première du Distributeur qui est de

distribuer l'électricité et de maintenir son réseau de distribution, je suis à la page 4.

Les bornes sont des installations de consommation et non des installations de distribution d'électricité. L'activité ne bénéficie pas d'un droit exclusif. Puis là au lieu de mettre « assujettie », mettez que ça opère en milieu concurrentiel. La clientèle visée, c'est pas une clientèle captive, contrairement à la clientèle qui se chauffe, qui a des maisons et qui est branchée.

Les coûts ne sont pas assujettis à la règle de l'utilisateur payeur que la Régie essaie, quand on fait l'évaluation des coûts, d'appliquer. Normalement les tarifs, le coût de la recharge payable ne sera pas fixé par la Régie. Le revenu requis pour assurer cette activité n'est pas utile ou nécessaire pour l'exploitation du réseau de distribution. Par contre, le revenu requis pour l'activité, vous devez le reconnaître et il sera intégré au revenu requis du Distributeur pour la fixation des tarifs.

Alors, tout ça m'amène à vous dire, ça, c'est un contexte inhabituel. Un contexte inhabituel comme celui-là, et vous allez le voir, demande que la Régie soit très prudente avant de

valider le revenu requis et les dépenses puis tout ce qui est nécessaire pour faire fonctionner ce projet-là.

Je passe ensuite... je vais vous laisser relire tout l'argument après parce que je veux vraiment essayer de me limiter dans le temps. Contexte particulier du dossier et notion de prudence. Alors, vous avez déjà rendu une décision. Est-ce que c'est là? Je l'avais. Non. Alors, je vais y aller avec ce que j'ai souligné là.

Alors, à la page 6, je vous dis : la notion de prudence a été largement discuté en matière de régulation économique et c'est la valeur et la prudence du projet que vous devez examiner. La Régie dans diverses décisions, principalement en relation avec l'application de l'article 73 de la loi et du règlement d'application puis, par après, avec l'application de l'article 49.1 au moment d'inclure un investissement dans les revenus requis pour la fixation des tarifs, s'est prononcée à différentes reprises.

Bien que le contexte actuel soit différent, qu'il n'y ait pas d'application directe de l'article 73, je vous soumets qu'il est pertinent et utile de revoir certaines décisions ayant traité

de la notion de prudence.

(15 h 04)

Alors là, je vous en ai cité quelques-unes, dont la D-2007-024 où on écrivait que la notion de prudence en régulation économique, comme il y a pas de définition claire, bien, il faut se référer au dictionnaire. C'est ce que cette décision disait. Sur Internet, je suis allée voir puis pour en rajouter où la définition était déjà dans D-2007-24, être prudent ça veut dire qu'on prend ses dispositions pour éviter des erreurs, des malheurs possibles, on s'abstient de tout ce qu'on croit pouvoir être une source de dommage.

Bien, une augmentation des tarifs des consommateurs à cause d'un programme de bornes c'est, je vous soumets, un dommage que subissent les consommateurs en devant payer pour des choses où la plupart d'entre eux ne les utiliseront pas. Et ceux qui se branchent à la maison, ils paient déjà pour leur électricité.

Alors, l'imprudence c'est un manque de prévoyance, un manque de précaution et le Cambridge Dictionnary nous dit prudence c'est « Showing good judgement in avoiding risks and uncertainties ». Alors, on vous soumet que pour démontrer qu'il a

été prudent, le Distributeur devait établir qu'il a fait montre de bon jugement et qu'il évite les risques et les incertitudes.

Je vous donne après un détail sur les choses, les éléments que je vous ai cités plus tôt et pour justifier, et entre autres l'élément qui dit que l'activité n'est pas essentielle, de bornes, et qu'elle n'est pas une activité de distribution, je fais référence à la pièce que vous avez déposée, 21, de l'OEB Staff's view Bulletin qui conclut, elle aussi, que « charging EVs is not a system for distributing electricity ». Alors, je vais vous laisser lire ces pages-là pour en venir à...

En réponse à une question de la Régie, je suis à la page 9 maintenant, le Distributeur vous disait :

> Quoiqu'il ne s'agisse pas d'une activité réglementée au sens où la Régie n'en fixe pas les tarifs, le Distributeur considère néanmoins que l'exploitation du service public de recharge rapide pour VÉ est une activité réglementée puisque la Régie doit tenir compte de l'ensemble des

revenus et dépenses y afférents dans la fixation des tarifs de distribution d'électricité.

Mais moi je vous dis que c'est pas ça qui fait qu'un service public de recharge rapide serait une activité réglementée. Ce qui ferait que c'est une activité réglementée, c'est si l'article 1, et je veux dire réglementée par la Régie, c'est si l'article 1 de la Loi était amendé ou si l'article 52.1.2 avait dit la Régie réglemente et a juridiction sur l'exploitation du service public de recharge rapide. C'est pas ça qu'elle a dit.

Elle vous a dit vous regardez si les coûts et les revenus requis pour opérer ça sont prudemment acquis et utiles. Ça vous empêche pas de regarder le projet pour juger de la prudence et de l'utilité. Vous devez regarder le projet mais une fois que vous l'avez regardé le projet, vous avez deux choix : oui, c'est prudent, c'est utile, j'avance; non, c'est pas prudent et utile, retourne à ta table de travail, Distributeur, puis reviens.

À la limite, et c'est vraiment à la limite, et UC demande d'abord de rejeter le projet, mais à la limite vous pourriez dire, bien, organise-nous une phase 1. Le Distributeur vous a dit qu'il était

pas prêt à procéder en phases dans son témoignage mais vous pourriez toujours lui dire retourne à ta table de travail, présente-nous une phase 1. Puis ça, on est plus prêts à l'accepter sur la base de la preuve qui est là. Mais vous pouvez pas modifier le projet de la façon dont les articles de loi sont rédigés. Vous acceptez ou vous refusez. C'est raisonnable, prudent et utile ou ça l'est pas. (15 h 09)

Je suis maintenant à la page 10, oui, où je vous cite, entre autres, Rizzo & Rizzo, qui disait que quand on interprète une loi ou un statut, il ne faut pas que ça amène à avoir des conséquences absurdes. Et, ce serait une conséquence absurde si vous ne pouvez pas réglementer le tarif, mais vous avez la responsabilité de... D'avoir des bornes qui seraient de actifs réglementés. C'est comme avoir des actifs coupés en deux, là.

L'article 31, il vous donne compétence pour fixer les tarifs, compétence exclusive pour fixer les tarifs que paient les consommateurs. Dans sa loi, Hydro-Québec, à l'article 22.0.1, confirme ça, pour fixer les tarifs, de par 31. Et, il y a une réserve qui vient dire que, pour les contrats spéciaux, c'est le gouvernement qui fixe les tarifs

et qui donne les contrats. Nonobstant 31 de la loi. C'est spécifié.

À l'article 22.0.2, qui est l'article qui dit que le gouvernement fixe les bornes, il n'y a aucune... Il n'y a aucun retranchement, il n'y a aucun nonobstant, par rapport à l'article 31. C'est donc que le gouvernement a décidé que vous n'aviez pas cette juridiction -là, de fixer les tarifs. C'est ce qui me fait vous dire que... Puis vous allez, je ne sais plus à quelle page je vous ai fait ce raisonnement, mais c'est là. Ah, dans le nouveau contexte pour la détermination des tarifs. Alors, c'est ce qui me fait vous dire que quand vous regardez 52.2.1, c'est une toute petite boîte avec laquelle vous vous retrouvez. Mais, c'est une toute petite boîte qui pourrait avoir des conséquences importantes sur le tarif des consommateurs. Alors, vous avez quand même un fardeau important, puis vous devez faire preuve de beaucoup de cir... circonspection et de prudence. Je m'excuse, je suis fatiguée, puis il y a des mots qui ne sortent plus. C'était comme pour le nom du témoin d'Hydro-Québec.

Alors, comme ça a été fait dans la décision... Et je suis rendue à la page 14, D-2005-

50, vous devez juger du caractère prudent de l'investissement, ainsi que de l'utilité appréhendée du projet. Et, ce que UC vous soumet, c'est que le Distributeur qui a ce fardeau de preuve et vous, en lisant, vous allez voir pourquoi je pense qu'il a ce fardeau et qu'il a un fardeau de preuve assez lourd, bien, il ne l'a pas... il ne s'en est pas déchargé, entre autres, parce que son analyse de rentabilité n'est pas satisfaisante ou réaliste.

À la page 14 commence la nomenclature de la démonstration de la rentabilité en de ses failles, que vous a faite le Distributeur. Et ça, ça a référence aux faits qu'il y a dans la preuve et que UC vous a démontrés, puis la FCEI, puis d'autres intervenants vous ont démontré des failles. Alors, je ne vais pas en faire le détail.

Par contre, j'ajouterais, et c'est au haut de la page 15. UC a compris de la preuve du Distributeur que celui-ci indique et entend tenir compte de l'évolution des diverses hypothèses qu'ils ont utilisées, pour ajuster son déploiement en conséquence.

Je vous soumets que des ajustements au fur et à mesure du déploiement, « as we go », n'est pas

une panacée, ou un remède rassurant, lorsqu'à la base, et dès le départ, les intrants utilisés sont erronés ou douteux. Cette avenue proposée par le Distributeur de faire évoluer son déploiement ne peut, dans les circonstances du présent dossier, aider à caractériser de prudent son projet. Le climat d'incertitude englobant le projet et les risques qu'il fait poindre démontre que le projet, tel que soumis parle Distributeur, n'est pas prudent.

(15 h 15)

Alors, vous avez plusieurs rappels de la preuve sur le scénario de référence, l'impact et le calcul de l'effet induit tel que soumis. En passant là, monsieur Horri, qui est bien sympathique, vous ne l'avez pas qualifié comme expert, donc, ses opinions, ce qu'il a donné comme des faits c'est acceptable, mais ses opinions, il faut les prendre avec un très gros grain de sel, ce n'est pas un expert. De plus, pour ce qui est de sa crédibilité, il faut quand même noter que lui et le Distributeur ont démontré qu'il y avait des points où ils n'étaient pas en accord et où ils ne pensaient pas de la même façon.

Tout le calcul de l'effet induit, qui est

très important dans le dossier, n'est pas fondé, n'est pas alimenté par quelque chose, des études solides, sérieuses, constantes. Monsieur Horri, lui, a dit, en réponse au questionnement de maître Gariépy, il n'y a pas de dossier où il a pu vérifier ses hypothèses de manière concrète car ce marché est trop jeune et en pleine évolution. Bien, le marché, il est jeune, il est en pleine évolution, c'est des technologies qui changent. Tout ça là, quand vous allez évaluer le caractère prudent et les risques qu'encoure la clientèle face à tout ça à travers ces tarifs, gardez ça en tête.

Alors, on parle de l'évolution, la consommation annuelle, le nombre de recharge par borne, l'évolution des technologies, le déclin du marché des VR, la concurrence avec d'autres réseaux de bornes de recharge, tout ça c'est des faits que je reprends brièvement mais qui ont été mis en preuve.

A la page 20, je vous parle de l'importance de l'analyse de rentabilité et des risques. Alors, les problématiques soulevées de manière sérieuse et étoffée par UC et par d'autres intervenants dont la FCEI relativement aux éléments et hypothèses soumises par le Distributeur au soutien de la

rentabilité de son projet témoignent des risques importants dont le projet est porteur. Le caractère risqué, marqué du projet amène à conclure que ce projet n'est pas prudent.

Dans le cadre du présent dossier, le Distributeur avait le fardeau de convaincre la Régie de la nature prudente de ses hypothèses et de son projet, le Distributeur ne s'est pas déchargé de son fardeau. La surestimation de la rentabilité du projet par le Distributeur fait sérieusement craindre que le projet ne sera pas rentable, or, les clients, pour qui vous devez ultimement dans les dossiers tarifaires fixer des tarifs justes et raisonnables, ne doivent pas être assujettis à un risque de cette nature.

En conclusion, je vous soumets qu'à la lumière de la preuve soumise, la question primordiale que la Régie doit se poser c'est celle à laquelle j'ai fait référence tout à l'heure : est-ce qu'un gestionnaire prudent dans les mêmes circonstances aurait pris la même décision? Vous présenter un projet de plusieurs bornes sur dix (10) ans où on vous dit que sans les bornes, il n'y aura pas de développement de véhicules? Puis en lisant la preuve, en regardant, en relisant, vous

allez voir, il y a eu éclosion d'achat de véhicules en deux mille dix-huit (2018) alors qu'il n'y avait pas de déploiement de BBRC par Hydro-Québec à ce moment-là.

Alors, la réponse à la question qu'on pourrait... qu'on reprend de monsieur Carrier, bien, c'est non. Un gestionnaire prudent ne vous aurait pas présenté un projet comme celui-là. Si l'argent devait sortir de ses poches, il aurait pensé autrement.

Il appartenait au Distributeur de faire la preuve de sa prudence et de convaincre la Régie que son projet était soutenu par des hypothèses solides et qu'il n'aurait aucun impact négatif sur les tarifs, ce qu'il n'a pas fait.

> La conclusion des régisseurs majoritaires...

Dans le dossier D-2007-24 page 27

> ... concorde avec l'approche suivie par la CEO dans le dossier précité :

Ça c'était la citation.

> « Once a party has persuaded the Board that a prudence review is warranted, or as some have put it, the presumption has been «overcome» [...]

(15 h 20)

Mais dans notre cas là, pas de renversement de fardeau. Vous avez rendu une décision, d'ailleurs, puis c'est conforme avec l'état de la demande. C'est couvert un peu plus tôt dans l'argumentation, vous allez le voir. L'onus d'établir la prudence résidait dès le départ avec le Distributeur.

> Then the onus is on the utility to demonstrate that the decision it made was prudent at the time.

Avec tout ce qu'on sait aujourd'hui, est-ce qu'il est prudent de prendre une décision pour dix (10) ans alors qu'on sait que tout va changer. Un projet acceptable aurait été un projet de moindre envergure sur une plus courte période qui peut-être prévoyait un autre projet un peu plus tard et qui aurait projet par projet suivi l'évolution. C'est pas ce qu'il a fait. Et ce qu'il a fait, c'est pas prudent, c'est pas acceptable et vous devriez le rejeter.

UC soumet respectueusement que le Distributeur ne s'est pas déchargé de son fardeau, demande à la Régie de ne pas autoriser l'inclusion des coûts du projet dans les revenus requis du Distributeur, même si ces coûts seraient juste pour

la première année du projet parce que ça impliquerait que tout le projet est accepté.

Alors, UC demande à la Régie de rejeter la demande du Distributeur telle que soumise parce qu'il n'a pas fait la démonstration solide ou même raisonnable que son projet d'investissement de cent dix-huit millions (118 M) est prudent. Subsidiairement, vous pourriez recommander au Distributeur de procéder par phase et qu'il vienne vous voir avec une nouvelle phase.

Ça termine mon argumentation. Mais je ne vous absous pas de tout lire les vingt et une (21) pages, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

Nous allons vous lire. Maître Roy?

Me NICOLAS ROY :

Sur votre approche à la prudence.

Me HÉLÈNE SICARD :

Oui.

Me NICOLAS ROY :

Je comprends donc que vous n'acceptez pas les propos de madame Caron qui, en matière de gestion de risque a, si ma mémoire est fidèle de l'expression qu'elle a utilisée, elle a dit le risque est maîtrisé dans ce projet-là. Et il y a un

des intervenants, vous m'excuserez si je me rappelle pas du quel qui a fait une analyse de robustesse et qui a qualifié qu'il y avait un espace assez fort avant que la VAN devienne négative. Ça, pour vous, c'est pas des indices suffisants de prudence?

Me HÉLÈNE SICARD :

Je vais vous expliquer pourquoi c'est pas des indices suffisants. Dans sa preuve, UC a fait une certaine étude de risque où on a changé, à partir de nos données, certaines hypothèses, puis on arrivait avec un déficit de vingt-cinq millions (25 M) à l'horizon du projet. C'est dans l'argumentation, les références vous allez les retrouver dans l'argumentation.

Et ce que le Distributeur nous dit, puis un peu ce que madame Caron nous dit qui, en passant, était un excellent témoin et très sympathique puis c'est clair qu'elle aime ce qu'elle fait, puis je ne mets pas ça en doute, ce que je mets en doute c'est la globalité de ce projet dans le contexte de ce que vous pouvez approuver et est-ce que c'est prudent d'approuver tout ça et d'être pris avec ça dès maintenant?

Le Distributeur nous dit il va changer ses

choses, il va évoluer avec le temps mais les hypothèses à la base ont toutes, puis j'en ai plusieurs de juste notées dans l'argumentation qui sont celles de UC, puis il y en a eu d'autres par la FCEI, d'autres par AHQ-ARQ, si on prend le pire scénario et qu'on met toutes ces hypothèses au pire, on est dans le trouble, vous avez pas idée.

UC a pris pour arriver avec vingt-cinq millions (25 M), puis là, il faudrait que je retourne à la preuve, si je me trompe pas, la consommation, le kilométrage, elle a pris, c'est expliqué, juste quelques éléments puis on arrivait avec vingt-cinq millions (25 M) de déficit si ces éléments-là changeaient.

(15 h25)

Madame Caron quand elle dit que le risque est maîtrisé, ce qu'elle nous dit c'est que le projet va évoluer avec le temps puis qu'ils s'ajusteront au fur et à mesure. Ce que je vous soumets, c'est que si c'était un projet, par exemple, de mettre à neuf une série de postes de distribution puis on vous dit « tous les postes ont besoin d'être changé pour mieux distribuer l'électricité puis être plus efficace, c'est dans les activités de distribution. », il y a une

présomption à ce moment-là que le Distributeur, c'est sa ligne d'affaires qu'il sait exactement où il s'en va, alors il y a une présomption de prudence. Il connaît bien ses postes, il s'en va dans tout ça.

Les recharges là, c'est pas un actif de distribution et ça va être une activité relativement nouvelle, à l'extérieur des activités de distribution dans lesquelles le Distributeur s'engage. Il ne faut pas avoir la même perspective. La demande de gestion de risques et de prudence est beaucoup plus élevée que dans des activités normales, pour être certain que les consommateurs soient protégés. C'est pas une gestion traditionnelle ce qui lui est demandé dans ce projet, ce qu'il va faire dans ce projet-là.

Et quand elle nous dit « c'est sous contrôle », c'est sous contrôle parce qu'ils vont amender leur projet. Mais, à la base, on sait qu'il y a plein d'éléments qui sont douteux ou qui sont erronés. Alors, c'est pas suffisant pour rendre ça prudent. Et ça ne vous permet pas, vous, d'avoir une vision réaliste de ce que devrait vraiment être le projet. Et dix (10) ans là, je comprends que la Politique énergétique est sur dix (10) ans, mais

est-ce qu'on avait vraiment besoin de s'attaquer à dix (10) ans tout de suite.

Le gouvernement qui donne des subventions pour les voitures, il les donne d'année en année ou sur deux ou trois ans. Il ne va pas... « je donne des subventions pour les voitures électriques puis vous allez avoir ça pendant dix (10) ans. » Il voit venir, il est prudent. Oui, il veut modifier le marché, un pas à la fois pour faire avancer le marché.

Et en passant, j'ai oublié de vous dire que pour le MRI, parce qu'on ne s'est pas prononcé là-dessus dans notre preuve parce qu'on avait longuement discuté avec la FCEI, les comptes et tout ça, on appuie la FCEI.

Est-ce que ça répond à votre question? Est-ce que c'est clair? C'est juste que je...

Me NICOLAS ROY :

Oui, oui. Je comprends très bien et, en fait, vous m'amenez à ma dernière question. C'est plus sur... je veux bien comprendre ce que vous nous suggérez comme interprétation de l'article 52.1.2.

J'ai cru comprendre que vous disiez que c'est un tout ou rien, que la Régie ne pouvait pas modifier. Vous amenez un peu les critères comme

sous l'article 73 avant qu'il ne soit modifié.

Me HÉLÈNE SICARD :

Oui, c'est ça.

Me NICOLAS ROY :

Donc, vous appliquez à 52.1.2 un peu les paramètres d'un projet d'investissement 73 tel qu'il était écrit avant.

Me HÉLÈNE SICARD :

Voilà! Je ne vous ai pas vu souvent à la Régie, mais vous avez très bien saisi puis vous avez compris l'historique.

Me NICOLAS ROY :

Je voulais être sûr que je comprenais bien votre propos.

Me HÉLÈNE SICARD :

Oui. Et les termes utilisés sont sensiblement les mêmes que ce qui était utilisé à l'époque d'ailleurs.

Me NICOLAS ROY :

Merci.

Me HÉLÈNE SICARD :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Sicard, je vais avoir une petite question pour vous.

Me HÉLÈNE SICARD :

Oui, Madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Toujours relativement à l'article 52.1.2.

Me HÉLÈNE SICARD :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous demander avec moi, j'ai bien compris votre recommandation principale de rejeter la demande, mais j'aimerais ça qu'on fasse ensemble un exercice, même si c'est pas en accord avec votre recommandation. C'est dans la mesure où la Régie va fixer la juste valeur des actifs qu'elle estime prudemment acquis et utiles à l'exploitation d'un service public de recharge de bornes rapides.

Me HÉLÈNE SICARD :

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

Comment ces montants-là des actifs devraient être reflétés dans le revenu requis du Distributeur, à votre avis?

Me HÉLÈNE SICARD :

D'abord, ils doivent, selon ce qui est écrit là, la Régie tient compte des revenus requis pour assurer [...] lorsqu'elle fixe les tarifs.

Alors, moi, je comprends de ça, on a le revenu requis qui est pour l'ensemble des activités de distribution réglementée, et on aurait un revenu requis parallèle, cet autre petite boîte qui serait les revenus requis de cette activité spécifique qui est l'opération des bornes. C'est ce que vous cherchez à savoir? Pour moi, les deux...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, c'était ma question.

(15 h 30)

Me HÉLÈNE SICARD :

Hein! Les deux là, le revenu requis pour assurer l'exploitation du service public de recharge rapide, c'est une chose. Le revenu requis qu'on retrouve à 51.2 puis je l'ai... je l'ai à quelque part dans le texte, c'est autre chose. Les deux vont finir ensemble pour fixer les tarifs là, je comprends ça, c'est ce que le gouvernement vous a demandé, mais il ne faudrait pas confondre les deux. Il faudrait avoir un système comptable pour un puis un système comptable pour l'autre.

C'est ce qui me faisait penser à un moment donné puis je ne l'ai pas mis dans l'argumentation, mais à la limite là, l'électricité que le Distributeur livre à la borne devrait être livrée

au tarif BR comme c'est fixé à toutes les bornes parce qu'il y a un tarif dans les conditions de service pour les bornes de recharge. Et le revenu à la borne de l'activité d'opération de bornes serait la différence entre le onze point cinq (11,5) puis ce qu'il faut payer au tarif BR. Je ne me souviens plus de ce qu'est le tarif. Parce que je sais que le Distributeur nous a dit à un moment donné dans son témoignage qu'il n'y aurait pas de différenciation là, ce serait le tarif à la borne.

Mais, si on veut avoir un bon portrait du projet et si éventuellement la Régie comme le public voulait avoir une meilleure opinion de la rentabilité ou si un jour on devait... le Distributeur devait disposer de ces actifs-là, qu'il ait les deux. Mais, on ne vous l'a pas demandé, proprio motu là et comme amie de la cour, je vous soumets que, ça, c'est quelque chose à quoi... qu'il faudrait considérer, à quoi il faudrait penser.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Sicard.

Me HÉLÈNE SICARD :

Posez-moi pas d'autres questions, je m'avance encore plus loin.

LA PRÉSIDENTE :

Il est quinze heures trente-deux (15 h 32). Maître Neuman, est-ce que vous auriez... est-ce que... en fait, il faudrait arrêter maintenant et continuer le vingt-neuf (29) avril en commençant par vous.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

C'est mon destin. Alors, ça ira pour le vingt-neuf (29). Mais, en attendant, vous avez de quoi avoir... vous avez un avant-goût, un plan d'argumentation qui soumet les grandes lignes. Mais, comme j'ai jusqu'au vingt-neuf (29), il y aura une argumentation peut-être un peu plus détaillée avec plein de référence infrapaginale qui arrivera, si la... Ça vous donne les grandes lignes, c'est sous la... ça a été déposé aujourd'hui sous la cote C-SÉ-AQLPA-0009.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Merci beaucoup.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Merci bien. Alors, au vingt-neuf (29). À neuf heures (9 h 00)?

LA PRÉSIDENTE :

Neuf heures (9 h 00) le matin. Oui.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

D'accord. Merci bien.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci à tous et on se retrouve le vingt-neuf (29) avril à neuf heures (9 h 00). Merci et bonne fin de semaine.

AJOURNEMENT

SERMENT D'OFFICE:

Je soussigné, Claude Morin, sténographe officiel, certifie sous mon serment d'office, que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes recueillies par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNE:

_____

Claude Morin, sténographe officiel

Tableau #200569-7.