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 29 AVRIL 2019

VOLUME 6

CLAUDE MORIN
Sténographe officiel

COMPARUTIONS

Me ANNIE GARIÉPY et
avocate 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 (Section Québec) (AQCIE-FCEI);

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

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 l'Union des consommateurs;

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

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
PRÉLIMINAIRES	4
PLAIDOIRIE PAR Me DOMINIQUE NEUMAN	5
RÉPLIQUE PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY	37

L'AN DEUX MILLE DIX-NEUF (2019), ce vingt-neuvième (29e) jour du mois d'avril :

PRÉLIMINAIRES

LA GREFFIÈRE :
Protocole d'ouverture. Audience du vingt-neuf (29) 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. Bienvenus à la suite et fin de cette audience. Maître Neuman, êtes-vous prêt à procéder?

Me DOMINIQUE NEUMAN :
Oui.

LA PRÉSIDENTE :
Vous aviez annoncé cinquante (50) minutes?

Me DOMINIQUE NEUMAN :
Oui. Ce sera peut-être un peu moins, mais je ne veux pas me risquer à mettre un nouveau chiffre. On va voir quand...

LA PRÉSIDENTE :
O.K. Parfait. Merci.

PLAIDOIRIE PAR Me DOMINIQUE NEUMAN :

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

Nous avions déposé, à la dernière audience, un plan d'argumentation et je vais me baser sur celui-ci pour élaborer un peu en dehors du texte et pour, à l'occasion, vous ajouter des éléments supplémentaires.

La version papier, malheureusement je n'ai pas pu la déposer encore. Il y a eu un petit imbroglio au centre de copie puisque les copies auraient dû être prêtes depuis plusieurs jours. Je suis allé les chercher ce matin. Elles n'étaient pas là puis ils n'avaient pas ma commande en plus même si je l'ai déjà payée. Ça fait que disons qu'il va falloir que je règle ça un peu plus tard.

LA PRÉSIDENTE :

Il n'y a pas de problème, Maître Neuman. Vous savez qu'on est en transition vers un tribunal sans papier.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui. C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on va procéder avec le sans papier.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Absolument. Mais, j'apporterai le papier plus tard puisque je l'ai déjà payé, ça fait quinze (15) jours. Et un jour, ils vont le trouver, ça fait que... O.K.

Alors, je vous amène tout de suite à la section... au chapitre 2 qui est le paragraphe 3 où je vous soumets nos représentations concernant la juridiction de la Régie de l'énergie et le cadre régulatoire du présent dossier.

Nous vous soumettons que la livraison par Hydro-Québec d'électricité à un client automobiliste dans une borne de recharge rapide constitue une activité de distribution d'électricité. Ce sur quoi la Régie a juridiction - je sors de mon texte - en vertu de la loi, ce n'est pas en tant que telle sur les entités qu'elle s'appelle Hydro-Québec Distribution, Hydro-Québec circuit électrique ou Hydro-Québec d'autres entités, c'est sur l'activité elle-même puisque juridiquement il n'y a qu'une seule corporation qui est Hydro-Québec et c'est sur les activités de cette corporation qui touchent à la distribution

d'électricité que la... c'est là-dessus que la Régie exerce sa juridiction.

Donc, de toute évidence, lors qu'Hydro-Québec livre à un client automobiliste dans une borne de recharge rapide son électricité, c'est une activité de distribution d'électricité et l'automobiliste est le client.

Il en est de même de la livraison par Hydro-Québec d'électricité à un commerçant qui serait propriétaire de bornes et qui la revend à un automobiliste, dans ce cas, le client c'est le commerçant. Par exemple, un restaurateur bien connu qui sert du poulet et c'est lui qui est le client et il revend son électricité à l'automobiliste au montant que le commerçant choisi.

Et cette situation est comparable aux livraisons par Hydro-Québec de l'électricité à un propriétaire de multilogements. Et lorsque ce propriétaire de multilogements loue des logements avec électricité fournie, c'est exactement la même situation. Donc, le client est le propriétaire du multilogements et il revend le logement incluant l'électricité, enfin, il reloue le logement incluant l'électricité à un consommateur ou à l'occupant de ce logement. Donc, dans aucun de ces

deux cas, il n'y a un enjeu de contravention à l'exclusivité d'Hydro-Québec Distribution.

Par définition, le réseau de distribution, c'est le réseau qui s'étend... qui comprend les installations du Distributeur jusqu'aux installations du consommateur. Mais, lorsqu'un électromobiliste achète de l'électricité, sa seule installation, c'est son automobile, il n'a pas d'installation elle-même. Donc, toutes les installations, donc le câble jusqu'à la borne, incluant la borne, tout cela appartient, dans le dossier qui nous occupe, à Hydro-Québec Distribution et donc ce sont des installations de distribution d'électricité qui se rendent jusqu'au client, jusqu'à la prise que le client place dans son automobile pour s'alimenter en électricité. (9 h 06)

Je passe au troisième boulet. Il est probable que même les bornes qui sont dites appartenant au Circuit électrique, et qui sont aussi des bornes d'Hydro-Québec, qui appartiennent à Hydro-Québec et pour lesquelles, en raison d'un partenariat, Hydro-Québec reçoit un revenu autre que de vente d'électricité de son partenaire selon l'entente convenue, que même dans ce cas-là, les

bornes du Circuit électrique sont des bornes d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution.

Donc là aussi, les installations sont des installations d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution. Donc, ce sont des actifs de HQ dans ses activités de distribution d'électricité et que le service au client automobiliste en est aussi un de distribution d'électricité.

Encore, Circuit électrique n'est pas une corporation distincte, comme ça a été souligné notamment aux réponses à la procureure de la Régie. Les ententes, les contrats, tout cela est fait au nom d'Hydro-Québec qui est la seule entité juridique légale qui existe.

Sur la question de l'exclusivité du service de distribution, certains pourraient dire qu'il y a un problème, qu'il y a un problème parce que d'autres corporations qu'Hydro-Québec distribuent aussi de l'électricité à des automobilistes. Donc, est-ce que cela pose un problème? Et je vous soumets que non puisque la notion d'exclusivité du service électrique doit être appliquée, et est appliquée déjà de façon souple puisqu'il y a déjà plusieurs services qu'Hydro-Québec Distribution offre qui sont bel et bien reconnus comme faisant

partie des activités de distribution d'Hydro-Québec et dont elle n'a pas exclusivité.

L'exemple, ce sont tous les services, toutes les offres en matière d'efficacité énergétique. Il y a plein de choses qu'Hydro-Québec offre dont on n'a jamais contesté que cela faisait partie de ces activités de distribution et qui ne sont pas exclusives.

Et c'est dans ce sens-là que nous vous appelons à faire la distinction avec la jurisprudence de l'Ontario Energy Board, la Commission énergétique de l'Ontario, et la BCUC. Si vous regardez bien la jurisprudence de l'Ontario Energy Board, même la livraison des services d'efficacité énergétique aurait été un problème si la loi n'avait pas écrit, en Ontario, si la loi n'avait pas écrit que l'entité électrique pouvait les distribuer sans en avoir l'exclusivité.

Donc, on n'est pas dans une situation similaire au Québec puisqu'on a eu besoin d'aucune loi pour écrire qu'Hydro-Québec Distribution peut livrer des services d'efficacité énergétique sans en avoir l'exclusivité et que ça ne contrevient pas aux principes d'exclusivité de la loi. Donc, c'est que la loi au Québec est déjà interprétée de façon

souple de manière à permettre à des services connexes d'être livrés par Hydro-Québec Distribution de façon non exclusive mais tout en étant considéré comme faisant partie de l'activité de distribution de HQD.

Subsidiairement, si toutes les remarques que je vous soumets ne vous convainquent pas, subsidiairement, l'article 52.1.2 de la Loi sur la Régie de l'énergie a confirmé, ou à tout le moins, a rendu clairement comme étant une activité de distribution d'électricité le service de bornes de recharge rapide. Donc, même si cela ne résultait pas déjà des autres dispositions de la Loi, l'article 52.1.2 aurait eu pour effet de le confirmer ou de clarifier que c'est bel et bien une activité de distribution d'électricité.

(9 h 11)

En plus de ça, et j'arrive à la page 3, et madame la greffière suit très attentivement mon plan, elle est à la page 3 en même temps. La livraison par Hydro-Québec d'électricité à un client automobiliste dans une borne de recharge rapide constitue une mesure de transition, innovation et efficacité énergétique et donc, à ce titre, constitue une exclusion Y au mécanisme

incitatif faisant partie d'un plan total qui, lui, est de plus de quinze millions de dollars (15 M$).

Dans le dossier R-4043-2018 qui touche aux différents programmes et mesures des distributeurs en transition, innovation et efficacité énergétique, vous aurez remarqué que la Régie, dans ce dossier, a volontairement soustrait à son examen les programmes et mesures en transition, innovation et efficacité, qui étaient déjà examinés dans un autre dossier. Elle a eu un petit commentaire en obiter à savoir que ce n'était pas HQD, que c'était HQ Circuit électrique qui s'en occupait, mais je vous inviterais à ne pas prêter trop d'attention à cet obiter dictum puisque la Régie, dans le dossier 4043, a dit qu'elle ne s'occupait pas de ce dossier parce que c'est ici qu'il sera traité. Donc, vous avez l'entièreté de la juridiction pour déterminer si c'est une activité de distribution et aussi de déterminer si c'est une activité de transition, innovation et efficacité énergétique.

Et comme l'ensemble des mesures de transition, innovation et efficacité énergétique d'Hydro-Québec Distribution totalise plus de quinze millions de dollars (15 M$), dans ce cas cela correspond, c'est-à-dire l'ensemble des mesures qui

font partie de ce groupe de mesures, sont des exclusions Y. Donc, y compris celle qui est discutée ici.

Il nous semblerait inapproprié de qualifier la livraison par Hydro-Québec, d'électricité à un client automobiliste dans une borne de recharge rapide comme étant un exogène Z sous prétexte que ça résulte d'une loi. En fait, parce que ça ne serait pas tellement logique d'appliquer cette exception puisqu'à peu près toutes les activités d'Hydro-Québec Distribution résultent d'une loi. On pourrait retracer une loi qui est à l'origine de tout ce qu'Hydro-Québec Distribution fait et dans ce cas, on se mettrait à qualifier tout comme étant un exogène Z et ça ne serait pas très logique de qualifier jusqu'en quoi? Jusqu'en deux mille vingt-sept (2027)?

Les écarts, comme Hydro-Québec le propose, les écarts par rapport au budget qu'elle vous présenterait ici, s'il dépasse quinze millions (15 M$), comme étant un exogène parce que ça résulte d'une loi. Non. Ce n'est pas l'attitude à prendre. L'attitude à prendre, c'est de dire que l'ensemble des coûts de ces mesures font partie du bloc des mesures de transition, innovation et

efficacité énergétique. Et donc que l'ensemble est une exclusion Y. Donc, ça veut dire que l'ensemble de ces coûts n'est pas sujet à la formule paramétrique du mécanisme incitatif et que chaque année, chaque année, la Régie de l'énergie, dans sa juridiction tarifaire, a juridiction d'examiner séparément l'ensemble de ces mesures, donc incluant les bornes de recharge rapide, et de déterminer le coût qu'il est approprié d'inclure dans le revenu requis de l'année en question.

(9 h 06)

Une des conséquences d'une qualification, qui n'est pas écrite dans le texte, une qualification de la livraison d'électricité à un client automobiliste dans une borne de recharge rapide comme étant une activité de distribution, c'est que les investissements doivent être autorisés selon l'article 73.

Si on prend les choses sur une base annuelle, pour deux mille dix-neuf (2019), on est en bas... on est en bas de dix millions (10 M), dix millions (10 M) c'est le seuil... c'est le seuil d'application de l'article 73 en matière de distribution d'électricité, donc, ça veut dire que même si l'autorisation est requise de la Régie, le

fait que les dépenses et les actifs sont... que les dépenses sont reconnues nécessaires, que les... et surtout que les actifs soient reconnus prudemment acquis et utiles pour une année donnée, pour l'année deux mille dix-neuf (2019), à des fins tarifaires suppléent au besoin d'approuver séparément l'investissement. Donc, si on l'approuve déjà comme étant un actif prudemment et acquis et utile pour l'année deux mille dix-neuf (2019), il n'est pas nécessaire d'approuver séparément l'actif.

Sauf que ce qui vous est soumis c'est plus qu'un budget d'actifs pour une année c'est un plan d'investissement de dix (10) ans qui est évidemment supérieur à dix millions de dollars (10 M$). Donc, ce que... ce que je vous soumets c'est qu'à un certain moment, lorsque le Plan d'approvi... le Plan d'investissement sera prêt à être présenté à la Régie pour autorisation, il faudra justement l'autoriser globalement pour l'ensemble de la période selon l'article 73, selon l'article 73.

Et je vous soumets que le Plan d'investissement n'est pas prêt et ça m'amène au chapitre 3. Donc, Hydro-Québec Distribution elle-même ne demande pas l'approbation de son Plan

d'investissement décennal selon l'article 73 mais même si elle amendait, même si le demandait soudainement, ce ne serait pas prêt à être autorisé à ce stade-ci parce qu'il reste un très grand nombre, nous avons énuméré vingt et un (21) points qu'il reste... d'incertitudes qu'il reste à régler.

Vous pouvez approuver à des fins de planification mais sans dispenser d'une approbation future selon... d'une autorisation future selon l'article 73 le Plan d'investissement dans l'état... dans l'état où il se trouve le Plan déploiement deux mille dix-neuf-deux mille vingt-sept (2019 - 2027) mais en l'amendant de manière à y prévoir une liste de choses que Hydro-Québec Distribution doit clarifier afin de rendre son plan autorisable par la Régie.

Nous avons énuméré une liste de vingt et une (21) choses. Il y a un grand nombre d'incertitudes, comme vous avez pu constater dans la preuve d'Hydro-Québec Distribution elle-même sans même ajouter ce que les intervenants sont venus... sont venus soumettre. Hydro-Québec Distribution elle-même est incertaine et une incertitude... Alors, je vais passer en revue la liste des vingt et un (21) points.

Le nombre de véhicules entièrement électriques versus le nombre de véhicules hybrides rechargeables au Québec pour les années... pour les années prévues et le ratio entre les deux actuel et prévu annuellement.

Hydro-Québec Distribution a fait une prévision selon laquelle le ratio des véhicules totalement... entièrement électriques, c'est-à-dire électriques à batterie, par rapport au véhicules hybrides rechargeables, va augmenter, va croître très fortement en faveur des véhicules électriques. (9 h 21)

On serait enchanté si c'était la réalité, on souhaite que ce soit la réalité, mais on est pas sûr que ce le soit. Monsieur Breton a amené des nuances à ce sujet et notamment dans son témoignage, vous vous souviendrez qu'il existait une incertitude sur la question de savoir si les nouvelles subventions fédérales de cinq mille dollars (5000 $) par véhicule si elles allaient s'appliquer uniquement aux véhicules entièrement électriques ou également aux véhicules hybrides rechargeables. On a maintenant la réponse que j'ai déposée vendredi que j'ai déposé le texte des modalités du programme et on voit que les véhicules

hybrides rechargeables aussi seront admissibles à ce type de subvention.

Donc, il se peut qu'effectivement avec le temps le ratio des véhicules entièrement électriques par rapport aux véhicules hybrides rechargeables va croître en faveur des véhicules entièrement électriques mais il n'est pas certain que cela se passe aussi rapidement qu'Hydro-Québec l'envisage, et qu'on souhaiterait nous aussi, mais ce n'est peut-être pas ça la réalité. Il y aura peut-être une période de transition plus longue. Donc, le ratio entre les deux types de véhicules influence la stratégie de déploiement des bornes.

Également, il y a une preuve contradictoire importante qui a été soumise quant à l'effet induit des BRCC sur les ventes des différents types de véhicules électriques.

Également, il y a des enjeux concernant la localisation, donc la carte et le nombre total de BRCC a être déployées annuellement. Nous vous avons soumis qu'il est souhaitable de faire ce déploiement le plus rapidement possible puisqu'on est dans une situation où l'offre de bornes électriques doit précéder la demande des véhicules eux-mêmes.

Il y a des incertitudes quant au taux d'utilisation de chaque BRCC, de chaque type et dans chacune des régions. Il y aura lieu de voir quel est l'état et le nombre de bornes encore en fonction du Circuit électrique qui, comme on le sait, vont être graduellement remplacées par des bornes, des BRCC du présent projet.

Il faudrait voir ce qui adviendra quant au nombre et au type de bornes privées, effectives et prévues, et leur limitation ou leur non-limitation quant à certaines marques de véhicules ou quant à l'accès des non-membres de ces bornes privées. Donc, on sait qu'il y a des incertitudes à savoir est-ce que les bornes Tesla vont ou ne vont pas devenir accessibles à tous les véhicules? Donc est-ce que les bornes privées vont croître ou est-ce que, comme elles ne sont pas rentables, il y aura peut-être un désintérêt des fournisseurs de ces bornes privées?

Il y aura lieu de voir où est-ce qu'on en sera quant à l'interopérabilité entre les différents types de véhicules, entre les différents types de bornes publiques et privées, l'état de l'interopérabilité des clients abonnés aux différents fournisseurs de bornes. On sait qu'il

s'agit d'une interopérabilité non pas physique quant aux prises elles-mêmes mais qui résultent des cartes de membership. Donc, est-ce que cette interopérabilité va croître?

Il a été question du fait qu'Hydro-Québec effectue certaines démarches auprès d'autres fournisseurs qui, éventuellement, pourraient permettre l'interopérabilité hors Québec, aux États-Unis, de ceux qui seraient membres du circuit de BRCC d'Hydro-Québec.

Monsieur Breton, dans son témoignage, a fait état du problème majeur que constitue l'absence ou l'insuffisance des BRCC dans les villes-centres, que les bornes qui sont disponibles ne sont pas des bornes à recharge rapide, que c'est un problème majeur d'accès pour la clientèle qui habite dans les villes-centres que d'être obligé d'aller à l'extérieur de Montréal pour trouver facilement des BRCC.

(9 h 26)

Un suivi devrait être fait quant à l'accès à la recharge aux résidents des multilogements, également quant à la recharge accessible aux véhicules lourds, aux autobus et véhicules d'autopartage électriques. Monsieur Breton a fait

état de cela dans sa preuve écrite.

À cela Hydro-Québec Distribution répond que les flottes de ses véhicules ont accès à leurs propres bornes. Oui, pour des circuits déjà limités et déjà planifiés, mais si on veut généraliser l'usage des véhicules lourds, des autobus et véhicules autos partage électrique sur l'ensemble du territoire, il faudrait qu'ils puissent aussi avoir accès aux bornes de recharge, aux BRCC, du présent dossier. Et donc, que ces BRCC soient plus puissantes pour permettre de les accommoder.

Je passe à la page 5. Également, toutes autres réflexions quant aux particularités du déploiement effectué ou prévu par type de bornes, par région ou par type de localisation. Les coûts des BRCC, avec ventilation par types. Les aides financières demandées, reçues et prévues, de la part des gouvernements. Les revenus des BRCC et de la recharge dans le cadre d'abonnements existants, notamment les domiciles. Et pour l'ensemble de ces questions, la mise à jour en résultant du calcul de l'impact tarifaire, et l'identification de la part interfinancée du réseau de bornes de HQD par chacun des autres tarifs parce que comme ces bornes, dans tous les scénarios, ne seront pas autofinancées, ça

sera simplement un cas nouveau d'interfinancement qui existera et qui s'ajoutera aux autres cas d'interfinancement qui existent déjà dans la structure tarifaire d'Hydro-Québec Distribution.

Également, un suivi des mesures d'harmoniques incluant un suivi du déploiement de compteurs d'harmoniques. Ça a été évoqué par monsieur Jean-Claude Deslauriers dans la partie du rapport écrit dont il a traité. Il a indiqué qu'il avait relativement peu d'inquiétude quant à la présence d'harmoniques, mais qu'il pouvait être souhaitable, comme Hydro-Québec Distribution l'a annoncé, de déployer des compteurs d'harmoniques. Comment on dirai, provisoires, puisque... provisoires pour vérifier s'il y a un enjeu d'harmoniques résultant du déploiement de ces BRCC.

Un suivi de la problématique de reprise en charge et de la nécessité ou non de réaliser des investissements permettant l'interruptibilité. Selon monsieur Jean-Claude Deslauriers, il doute qu'il y ait un problème de reprise de charges qui nécessite l'interruptibilité des bornes de recharge. Et la raison en est très simple, c'est que les automobilistes ne vont pas se mettre à attendre, stationnés devant les bornes de recharge

électrique, qu'il y ait remise en charge du réseau. Si les bornes ne sont pas fonctionnelles, il est probable que les électromobilistes ne vont pas être attentifs pour se brancher à la minute où la reprise en charge surviendra.

Puis également, donc, tout autre aspect que la Régie juge utile et la marge de sensibilité sur la totalité de ces éléments. C'est certain que d'ici une année, nous n'aurons probablement pas... et Hydro-Québec Distribution ne sera probablement pas en mesure de clarifier, de manière définitive, l'ensemble de ces éléments, mais il nous semble qu'à l'heure actuelle, il existe un beaucoup trop grand nombre d'incertitudes pour que la Régie puisse simplement, dans le présent dossier, statuer que ceci est le plan de dix (10) ans et qu'il n'y ait plus aucune audience après, de la Régie, pour réexaminer ce plan de dix (10) ans, que ça sera simplement d'une façon ponctuelle que dans certaines causes tarifaires, s'il y a des écarts par rapport au Plan, que cela sera soumis à l'attention des régisseurs. Et même dans certains cas, si l'écart est trop faible, ça ne sera même pas soumis à l'attention des régisseurs. Nous ne pensons pas qu'on peut planifier quelque chose

d'aussi important que ça en clôturant son examen par la Régie au présent dossier, alors qu'il reste tant d'incertitudes. Parce que ça veut dire que toutes ces incertitudes vont se clarifier et ça sera de façon ponctuelle et sans permettre à la Régie... Ça serait sans permettre à la Régie d'avoir une vision d'ensemble, que ces incertitudes se résoudront et se traduiront par des variations des dépenses ou des investissements prévus d'un dossier à l'autre tarifaire.

(9 h 31)

Donc, ce qui nous amène à notre deuxième conclusion qui est : comme il faut approuver quand même quelque chose pour deux mille dix-neuf (2019), donc, on vous propose de reconnaître pour l'année deux mille dix-neuf (2019) comme étant prudemment acquis et utiles les ajouts à la base de tarification du projet du service public de recharge pour véhicules électrique de HQD et de leur appliquer le taux de rendement déjà établi et reconnaître comme nécessaires les dépenses s'y rapportant pour deux mille dix-neuf (2019) mais le tout avec les ajustements suivants.

D'abord, nous vous demandons d'autoriser le Distributeur à accroître jusqu'à trente pour cent

(30 %) la partie de ses ajouts à la base de tarification et aux dépenses du Plan de déploiement qui seraient effectués en deux mille dix-neuf (2019). Trente pour cent (30 %), ça lui donnerait la marge de manoeuvre au cas où l'un des vingt et un (21) éléments que j'ai énumérés tout à l'heure amènerait une variation dans son Plan de déploiement, notamment une variation qui pourrait se traduire par un accroissement du nombre de bornes ou un accroissement de la puissance des bornes.

On ne voudrait pas que Hydro-Québec Distribution soit bloquée parce qu'elle aurait insuffisamment prévu pour deux mille dix-neuf (2019) ce dont... ce dont elle pourrait avoir besoin. Et on ne risque pas d'avoir tort puisque de toute façon, si on fait plus de bornes en deux mille dix-neuf (2019) c'est qu'on aura accélérer le déploiement de bornes qui auraient été prévues une année ultérieure, de même si on accroît la puissance, c'est que Hydro-Québec aura jugé qu'un accroissement de la puissance des bornes est nécessaire notamment, par exemple, pour pouvoir accommoder des véhicules lourds. Donc, il n'y a aura pas de regret si l'on accroît au-delà de ce

qui est prévu maintenant par Hydro-Québec Distribution pour deux mille dix-neuf (2019), si on l'accroît, il n'y aura pas de regret puisque cela résultera du fait qu'on aura reconnu ce besoin plus rapidement et donc que c'est peut-être des choses qu'on aurait autrement... que Hydro-Québec aurait autrement faites des années ultérieures mais qu'on aura faites plus rapidement.

Et je vous souligne qu'il est... il est de pratique courante en matière de programmes et mesures en innovation, transition, efficacité énergétique de permettre une marge de manoeuvre au Distributeur pour lui permettre d'aller au-delà... au-delà de ce qu'il a initialement prévu quant à de telles mesures pour éviter qu'il soit bloqué, qu'il arrive à une situation où il y a des investissements ou des dépenses additionnelles qui sont souhaitables de faire mais qu'on soit obligé de freiner le tout en attendant l'année budgétaire suivante.

L'autre ajustement que nous vous demandons d'apporter c'est de spécifier qu'il n'est pas nécessaire en deux mille dix-neuf (2019) d'inclure aux actifs des mécanismes d'interruption en cas de reprise de charge puisque la preuve de monsieur

Deslauriers est à l'effet que ce n'est vraisemblablement pas nécessaire, à tout le moins pour deux mille... à tout le moins pour deux mille dix-neuf (2019). Si Hydro-Québec Distribution réussit à nous convaincre davantage qu'il y a un problème qui nécessite l'interruptibilité des bornes, bien, on verra une année ultérieure.

Donc, ces dépenses, ces dépenses nécessaires, ces actifs, ces ajouts à la base de tarification prudemment acquis et utiles de deux mille dix-neuf (2019) seraient placés dans un compte de frais reportés pour fins de disposition dans la cause tarifaire vingt vingt (2020) comme faisant partie du facteur d'exclusion au mécanisme de réglementation incitative de Hydro-Québec Distribution, facteur Y, en plus de... en plus des investissements courants sur ce sujet de vingt vingt (2020) qui sont eux aussi considérés comme un facteur Y.

Nous vous demandons comme conclusion suivante : demandé par la présente le mécanisme de réglementation incitative de HQD afin de préciser que l'exclusion relative aux initiatives en efficacité énergétique, exclusion de ce mécanisme, porte sur tous les programmes, les mesures en

transition, innovation et efficacité énergétique incluant notamment le service public de recharge de véhicules électriques.

(9 h 36)

Je vous invite à faire cette précision parce qu'on utilise encore le seul... le seul terme d'efficacité énergétique dans cette exclusion alors que le contexte réglementaire a évolué. Maintenant, on parle de transition innovation efficacité énergétique, c'est le nouveau vocable et il serait souhaitable que cela se reflète dans les mots employés pour désigner ce Facteur Y du mécanisme de réglementation incitatif de HQD.

Donc, la conclusion suivante, c'est d'inclure au dépôt de chaque cause tarifaire de HQD, à compter du dépôt en août deux mille dix-neuf (2019) pour la cause vingt vingt (2020), un plan mis à jour quant à chacun des éléments inclus à la première des conclusions de notre chapitre, ainsi qu'une demande de reconnaissance, pour ladite année, comme étant prudemment acquis et utiles, les ajouts à la base de tarification du projet de service public de recharge pour véhicules électriques d'HQD, et leur appliquer le taux de rendement établi, et reconnaître comme nécessaires

les dépenses s'y rapportant, le tout faisant l'objet d'un examen spécifique en cause tarifaire à titre de facteur d'exclusion au mécanisme de réglementation incitative de HQD.

Je n'ai pas spécifié dans les conclusions à quel moment nécessairement on arriverait à faire... à quel moment Hydro-Québec Distribution devrait demander l'autorisation du plan multiannuel selon l'article 73. La réponse, c'est « quand ce sera prêt ». Bien, si c'est prêt des les prochains mois, pour l'année vingt vingt (2020), ce sera à ce moment-là.

Si ce n'est toujours pas prêt, si le plan est encore truffé d'incertitudes, et bien, dans ce cas, ce sera, ça continuera d'être une reconnaissance annuelle des actifs prudemment acquis et utiles prévus pour l'année et des dépenses nécessaires prévues pour l'année, jusqu'à ce que le plan global soit prêt.

Il est souhaitable d'arriver à un point où on pourra aller au-delà d'une simple approbation annuelle, mais avoir quelque chose d'autorisable pour... bien, jusqu'à deux mille vingt-sept (2027) ou au-delà, et qui sera suffisamment solide pour tenir le coup, pour ne pas avoir à être

complètement remise en question l'année suivante.

Et nous vous invitons également à demander à Hydro-Québec Distribution de déposer, dans le dossier tarifaire vingt vingt (2020) d'Hydro-Québec Distribution, une proposition de modification de services de HQD afin d'y inclure un chapitre sur le service de recharge de véhicules électriques et prévoir notamment les conditions d'abonnement par carte ou par application mobile de prépaiement et possiblement, ça, on le souhaiterait, ce n'est pas le cas actuellement, de paiement direct par usage, par carte de crédit ou par carte de débit.

Si nous faisons cette proposition, c'est parce que la Régie de l'énergie a juridiction exclusive normalement en matière de fixation des tarifs et de fixation des conditions de service.

Pour la fixation des tarifs, il y a une disposition spéciale qui est l'article 22.0.2 de la Loi sur Hydro-Québec qui dit que sur les tarifs, c'est le gouvernement qui les fixe, mais ça ne soustrait pas, ça n'abolit pas la juridiction déjà existante de la Régie de l'énergie de fixer les conditions de service, de ce service. Et il n'y en a pas actuellement.

Il est certain qu'il faut un texte pour

codifier ce qui existe déjà, éventuellement le modifier, donc ce serait un débat à faire à la Régie lorsque la proposition sera présentée puisque toutes les notions d'abonnement qui s'appliquent normalement au reste de la fourniture du service d'électricité ne s'appliquent pas à ce genre de... à ce genre de fourniture d'électricité. Donc, il faut prévoir un texte qui... Je suis sûr qu'un texte serait facilement rédigeable par Hydro-Québec Distribution pour codifier ce qui existe actuellement. Puis là on verra s'il y a des modalités qui nécessitent une réflexion plus poussée par la Régie.

(9 h 41)

Et notamment, et on y tient beaucoup, la possibilité pour que le client, en plus du fait qu'il puisse avoir une carte de prépaiement et tout ça, qu'il puisse aussi payer directement par usage par carte de débit ou de crédit. Et il y a une raison pratique à cela puisque, dans certaines régions, en fait, si tout simplement, si la carte de prépaiement est insuffisamment remplie, donc ça voudrait dire que des fois dans certaines régions éloignées, bon, l'automobiliste aura la carte donc il va trouver sa borne, mais si jamais il ne peut

pas remplir sa carte de prépaiement en raison peut-être du fait que la connexion Internet est moindre à cet endroit-là précis, donc ça lui cause une barrière inutile.

Donc, ce serait tellement simple que, comme une station à essence, si un automobiliste va à une station à essence, il a sa carte de débit et sa carte de crédit, il peut payer. C'est tellement simple qu'il puisse faire la même chose à une borne de recharge, en plus, s'il le veut, d'avoir des cartes d'abonnement, de prépaiement et tout.

Ça fait que ça termine, ça termine nos représentations.

Me NICOLAS ROY :

Maître Neuman, en ce qui a trait à votre interprétation que c'est une approbation d'une planification, c'est pas... c'est quand même pas un terme qui apparaît au texte de loi.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui. C'est simplement pour que la Régie se prononce. Elle pourrait simplement prendre acte. C'est pas... mais par ce terme-là, je ne veux surtout pas qu'on le confonde avec une autorisation selon l'article 73 puisque, notre position, c'est qu'on n'est pas prêt à approuver ça une fois pour

tout pour dix (10) ans et s'en débarrasser et ne plus revenir à la Régie avec ça. Donc, ce n'est pas prêt pour cette année.

(9 h 42)

Ça pourrait, le terme pourrait être simplement de prendre acte, mais sans qu'il y ait une valeur décisionnelle à cela. La seule décision qui serait prise serait pour l'année deux mille dix-neuf (2019), ce qui constitue la conclusion de la demande d'Hydro-Québec Distribution, elle demande juste une approbation annuelle. La demande d'Hydro-Québec pèche du fait qu'il ne semble envisager à aucun moment qu'il y ait besoin de faire approuver le plan décennal, ou approuver ou autoriser.

Et c'est là-dessus que, en fait, ce que nous souhaitons c'est que cela revienne un jour devant la Régie lorsque le plan sera prêt pour qu'on puisse avoir une réflexion, comme on a eu dans ce dossier mais cette fois avec de plus grandes certitudes sur les vingt et un (21) éléments qui sont énumérés.

Me NICOLAS ROY :

Simplement pour bien comprendre, est-ce que je vous ai bien compris que, quant à vous, les bornes font

partie des réseaux de distribution?

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui, absolument.

Me NICOLAS ROY :

Et c'est ça qui enclencherait, selon vous, l'application des conditions de service.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui, absolument. Bien, l'application des conditions de service, c'est-à-dire le service, c'est le fait que le service...

Me NICOLAS ROY :

Conclure en premier que c'est un...

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Que le service...

Me NICOLAS ROY :

Ça fait partie du...

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Le service et les actifs se rendent jusqu'aux installations du consommateur et l'installation du consommateur, c'est son automobile. Donc, tout ce qui se rend jusque là fait partie du réseau de distribution.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour Maître Neuman, juste une petite précision. Bon, vous faites valoir que les bornes est un actif

de distribution et, si je comprends bien, vous proposez qu'il y ait des conditions de service qui s'appliquent à ce service-là spécifiquement. Alors, est-ce que dans la mesure où dans votre proposition il n'y a pas juste HQD qui installe des bornes, il y a les bornes Tesla, je dois donc comprendre que, par exemple, s'il y a un client qui ait à se plaindre relativement aux services offerts par HQD, il viendrait à la Régie pour formuler une plainte et si un client voulait se plaindre d'une borne de recharge Tesla, il viendrait pas à la Régie pour se plaindre. Est-ce que ma compréhension est bonne de votre...

Me DOMINIQUE NEUMAN :

Oui, elle est bonne puisqu'on parle des bornes d'Hydro-Québec Distribution, ce qui inclurait, selon nous, celles du Circuit électrique mais pas les bornes privées de Tesla ou autres. Dans le cas de Tesla, le client ou le propriétaire des bornes, donc je présume la compagnie Tesla, c'est lui le client et qui choisit de vendre cette électricité à n'importe quel tarif et condition qu'il choisit, à ses propres automobilistes.

Donc, si le client lui-même est mal desservi, il peut formuler une plainte en vertu des

tarifs ou en vertu des conditions de service mais l'automobiliste lui-même n'est pas un client d'Hydro-Québec Distribution, c'est un client de Tesla. Mais pour ce qui est des autres bornes, effectivement, s'il y aurait eu quelque manquement aux tarifs ou aux conditions de service dont l'automobiliste qui se branche à une borne, une BRCC d'Hydro-Québec Distribution, s'il y a la moindre plainte à avoir, la juridiction serait à la Régie de l'énergie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci Maître Neuman, ça conclut nos questions.

Me DOMINIQUE NEUMAN :

O.K. Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Tremblay, souhaitez-vous avoir une pause avant de faire votre réplique?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui, s'il vous plaît, une quinzaine de minutes serait parfait.

LA PRÉSIDENTE :

Quinze (15) minutes c'est bon? O.K. Parfait, on prend une pause de quinze (15) minutes. Merci.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Merci.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

(10 h 04)

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour Maître Tremblay.

RÉPLIQUE PAR Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bonjour. Alors, en ce vingt-neuf (29) avril au matin, je suis prêt pour ma réplique. Je n'ai pas une prévision de temps précise, mais on ne parle pas d'un délai comparable à l'argumentation en chef, bien sûr.

Le premier point sur lequel j'aimerais revenir avec vous, c'est la question des conclusions qui sont demandées dans la requête du Distributeur dans le présent dossier. Ce sont des conclusions qui sont rigoureusement conformes aux amendements législatifs de juin deux mille dix-huit (2018), qui sont également conformes, qui s'adaptent bien aussi au cadre réglementaire actuel puis qui permettent à la Régie d'exercer ses fonctions dès à présent, c'est-à-dire en fixant ou en déterminant les montants. Je vais utiliser des mots plus simples qu'au complet de la loi, mais les montants globaux et les coûts associés aux actifs pour l'année deux mille dix-neuf (2019) donc dès à présent, tout en ayant une vue d'ensemble du projet

d'investissement sur dix (10) ans du Distributeur.

Je l'ai dit, mais je pense que ça vaut la peine que je le répète à la lumière ou à la peut-être lueur, dans ce cas-ci, des argumentations de certains procureurs des intervenants. Ces coûts-là ne seront donc reflétés dans le calcul des tarifs d'électricité qu'à seulement lors de la prochaine occasion où les tarifs seront déterminés selon la méthode du coût de service, hein, c'est-à-dire au prochain « rebasing » des tarifs qui est prévu pour l'année, je pense, deux mille vingt-deux, deux mille vingt-trois (2022-2023).

Et je pense que c'est le procureur de l'AQCIE-CIFQ (sic) qui semblait avoir découvert, tel Perry Mason, que notre conclusion était pour l'année deux mille dix-neuf (2019) seulement. Bien, ça a toujours été ça, c'était la conclusion que nous avions mise dès le premier jour, dès le dépôt de la requête, et c'est toujours celle que nous demandons aujourd'hui. Nous demandons à la Régie de fixer donc les montants globaux et le coût des actifs pour l'année deux mille dix-neuf (2019).

Évidemment, bien, c'est bon puisqu'on aura, lors du prochain « rebasing », bien un état des lieux en termes de coûts déjà engagés d'actifs déjà

acquis qui permettront à la Régie de faire un travail encore plus adéquat lors du prochain « rebasing ».

Et tout ça, dans le fond, au niveau de cette planification sur dix (10) ans, bien ça va s'incarner, de façon plus concrète, dans le suivi que l'on fera à chaque année. Je pense que c'est là que ça va prendre forme. Donc, une approbation spécifique des montants pour deux mille dix-neuf (2019) puis, pour la suite, bien ce sera dans le suivi qui sera fait à chaque année et la détermination qui sera faite, une détermination semblable à celle-ci là, pour les années suivantes, donc deux mille vingt (2020), deux mille vingt et un (2021) et suivantes.

Mais, évidemment, je ne pense pas surprendre qui que ce soit en disant qu'il ne serait pas proportionné d'avoir une audience d'une semaine à chaque année sur ce sujet-là. On est très heureux d'être ici devant vous. On a... le premier dossier, je pense que c'est une bonne occasion d'examiner plusieurs éléments en détail, c'était nécessaire. Maintenant, il faut quand même mettre les choses en perspective.

Maître Neuman tantôt parlait des... selon

lui, c'est une approbation requise en vertu de l'article 73. Évidemment, on ne suit pas du tout son raisonnement. J'y reviendrai, mais cent dix-huit millions (118 M$) sur dix (10) ans, c'est l'investissement total ici.

À titre de référence, le montant des investissements dans le dossier annuel pour HQD, c'est de l'ordre de huit cent millions (800 M$) pour la prochaine année tarifaire. Alors, huit cent millions (800 M$), ça, c'est pour une année. Alors, si je fais fois dix (10) pour dix (10) ans, bien ça fait huit milliards (8 G$) versus cent dix-huit millions (118 M$). Ce dossier-là sur les investissements se fait sur dossier de façon assez simple.

Alors, je veux bien qu'il y ait, selon certains, des incertitudes là, mais ça ne justifie pas quand même une semaine d'audience par année pour un investissement de cette ampleur-là, quand même. Je pense qu'il faut quand même garder ça en perspective et c'est ce que nous souhaitons avoir, un suivi et une détermination annuelle qui est proportionnée.

J'y reviendrai plus en détail au niveau du suivi qui sera ma dernière rubrique, mais je

croyais utile de faire ces commentaire-là d'entrée de jeu.

(10 h 09)

J'ai entendu dans la plaidoirie du procureur de SÉ-AQLPA ce matin. Évidemment, on ne partage pas son avis relativement à la qualification d'activités de distribution.

Je pense que ce qui était plus parlant, à cet égard-là, c'est lorsqu'il a mentionné, à son avis mais subsidiairement, ah bien, à ce moment-là l'article 52.1.2 vient nous dire que c'est de la distribution. Mais ça, ce n'est pas un... Ça reviendrait à dire que le législateur a parlé pour ne rien dire. Si on n'avait pas besoin de l'article 52.1.2 parce que l'activité de recharge des véhicules électriques constitue de la distribution d'électricité, bien la Loi s'exprimerait tout simplement pour ne rien dire.

Alors, la Loi, elle existe, pourquoi? Parce que justement, le cadre législatif réglementaire actuel ne permet pas au Distributeur de présenter une telle demande, mais ne permet pas non plus à la Régie de considérer le coût lié aux bornes de recharge dans l'univers de la réglementation au niveau de la fixation des tarifs. C'est pour ça

qu'il y a une nouvelle loi. Ce n'est pas pour ne rien dire et ce n'est pas subsidiairement, c'est parce que c'était essentiel.

Et du côté, toujours, du procureur de SÉ-AQLPA, bien, évidemment, cette base initiale erronée qui est à savoir, selon lui, qu'il s'agit d'activités de distribution, bien il en découle une série d'autres conclusions à l'effet que, bien oui, ce sont donc des actifs destinés à la distribution, il faut des autorisations sous l'article 73, la Régie doit fixer les conditions de service, et caetera, et caetera, et caetera, mais ce n'est pas l'univers dans lequel nous nous situons dans le présent dossier.

Alors, je vous invite à beaucoup de prudence lorsque vous ferez l'analyse, dans votre délibéré, des arguments qui ont été présentés par ce procureur puisque tout s'écroule comme un château de cartes lorsqu'on prend la bonne direction initiale, à savoir que ce n'est pas de la distribution d'électricité.

Et un dernier point là-dessus, lorsqu'il a mentionné que la notion d'exclusivité est appliquée de façon souple. Ça, je pense que c'est très, très inexact là. Il n'y a pas de souplesse dans ça. Le

droit exclusif de distribution d'Hydro-Québec dans ses activités de distribution, c'est essentiel, c'est important, et il n'y a pas de souplesse dans l'interprétation de ça. C'est un droit qui est étanche et qui ne souffre que quelques exceptions identifiées dans la Loi qui sont très spécifiques. Je pense à l'autoproducteur et je pense à la cogénération sur un site adjacent. C'est tout. Ce sont les seules exceptions.

Et nous entraîner dans une situation où bien il faudrait aussi, donc, par ailleurs, considérer que tous les exploitants de bornes privées aujourd'hui opèrent dans l'illégalité, c'est-à-dire contreviennent aux droits exclusifs de distribution d'Hydro-Québec puisque, comme il l'a dit lui-même, ces gens-là revendent leur électricité.

Alors, il n'y a pas de revente d'électricité ici, c'est la position qu'on a toujours eue là-dedans. Et c'est une position qui est partagée, je dirais, unanimement par tous les régulateurs en Amérique du Nord. Vous en avez déposé vous-même là quelques illustrations.

Donc, faut-il s'intéresser maintenant aux conditions de service d'électricité qui couvrent

les modalités de distribution d'électricité? Bien, je pense que la réponse est clairement « non ». Les modalités de la recharge ne peuvent pas être codifiés aux conditions de service puisque ce n'est pas de la distribution. « Conditions de service », c'est le nom qu'on utilise communément, mais en réalité quand on regarde le vocabulaire précis utilisé par la Loi, c'est plutôt les « Tarifs et conditions auxquels l'électricité est distribuée par le distributeur d'électricité ».

Alors, ici, ce n'est pas de la distribution d'électricité. Ce n'est donc pas des conditions auxquelles l'électricité est distribuée. Ce n'est pas des conditions de service. Ce n'est pas l'endroit approprié pour s'intéresser à cette question-là.

Et c'est probablement le seul point où il y a convergence entre les représentations de la procureure de UC et celles du Distributeur dans le présent dossier. Son seul lien avec les tarifs d'électricité, c'est que les coûts associés aux bornes sont pris en compte par la Régie parce qu'elle fixe les tarifs d'électricité. C'est le seul lien, mais ça ne change pas la nature de l'activité.

Donc, sous réserve de ce qui précède là au niveau des déterminations de la Régie au niveau des coûts, bien l'exploitation d'une borne de recharge rapide par le Distributeur sera soumise au même encadrement qu'un propriétaire privé qui offre de la recharge d'électricité à ses clients ou aux, par exemple, Tesla, aux propriétaires de Tesla.

(10 h 14)

Second sujet, maintenant, plusieurs ont parlé de risques et d'incertitudes et j'entendais ce matin « Hydro-Québec Distribution elle-même être incertaine et c'est un dossier truffé d'incertitudes », alors, évidemment, je suis en désaccord profond, le Distributeur et l'équipe derrière moi sont en désaccord profond avec ce genre d'affirmation-là qui est inexacte.

Alors, ce que veut faire le Distributeur ici c'est de déployer un réseau de recharge rapide pour véhicules électriques qui soit public, donc, accessible à tous, et pour ce faire, il faut avoir une couverture géographique complète et il faut s'intéresser aux files d'attente pour les éviter. C'est ça le projet, c'est le témoignage que vous avez entendu des représentants de Hydro-Québec Distribution, ça va être suivi et on va prendre les

décisions sur cette base-là.

Alors, assurer une couverture géographique complète des autoroutes et des routes numérotées, c'est nécessaire, c'est raisonnable aussi dans les circonstances. Surveiller les files d'attente et agir rapidement, même chose, c'est nécessaire, c'est raisonnable. On ajoute à cela qu'il faut installer plus de bornes de recharge rapide par véhicule entièrement électrique aujourd'hui pour justement stimuler les ventes tout en réduisant l'angoisse de la panne, donc, c'est nécessaire de procéder dès à présent. Forcément, le ratio BRCC-VEÉ est plus faible au début et tranquillement, lorsque ça deviendra une technologie qui sera largement déployée, bien, le ratio baissera et vous connaissez les valeurs qui ont été présentées.

En argumentation principale, je vous mentionnais la compétence des témoins de Hydro-Québec et c'était pas pour rien parce que dans le fond, on a entendu toutes les critiques, notamment, par exemple, ce matin sur les vingt-deux (22) points, supposément, d'incertitude. Mettons ça en perspective. Ça fait dix (10) ans que Hydro-Québec est dans l'électrification des transports de façon plus active, ça fait sept ans

que Circuit électrique a été lancé et il fonctionne bien, c'est un modèle d'affaires qui fonctionne, qui est reconnu aussi bien à l'extérieur des frontières du Québec, donc, c'est pas seulement que les gens connaissent ça mais ils ont à leur... à leur actif des réalisations importantes.

Alors, les études sur les taux de pénétration des véhicules, les sondages, les discussions avec les acteurs de l'industrie, ce sont des choses avec lesquelles les gens d'Hydro-Québec travaillent quotidiennement, ce n'est pas vu comme une incertitude particulière.

Donc, certains ont parlé de prudence, nous croyons que la demande du Distributeur est en empreinte de prudence et elle s'appuie sur son savoir-faire déjà existant en matière de bornes de recharge, un savoir-faire pratique, qui n'est pas que théorique, mais les bornes sont aujourd'hui déployées dans le cadre du Circuit électrique qui est un... qui est une bannière qui fonctionne bien.

Alors, l'incertitude, c'est pas un saut dans le vide, c'est pas un trou noir. Vous vous souvenez certainement du témoignage de madame Caron qui nous disait, puis je pense que c'est la phrase clé dans le présent dossier : « Les risques, ils

sont connus, ils sont maîtrisés ».

Maintenant, on a parlé des hypothèses, alors, les ventes de véhicules électriques, le kilométrage, l'ampleur de l'effet induit, le temps moyen de recharge, bien, toutes ces hypothèses-là, vous le savez, Hydro-Québec Distribution les a fait varier dans le cadre d'analyses de sensibilité et à chaque fois, on démontrait la robustesse du projet. Alors, « toutes ces incertitudes-là », puis je fais un signe guillemets, bien, la façon de s'assurer que le projet est quand même robuste, c'est par le biais d'analyses de sensibilité pour les fins de l'évaluation de l'analyse économique, c'est ce qu'on fait dans tous les dossiers.

Alors, nous savons que la capacité des batteries des véhicules entièrement électriques va augmenter et c'est pourquoi dès aujourd'hui, l'équipe de madame Lampron est à tester des bornes déjà plus puissantes. Et c'est pourquoi également l'évolution du marché est suivie de très près par les représentants d'Hydro-Québec puis je pense que le témoignage notamment de monsieur Neyrinck là-dessus était très éloquent.

Alors, ces éléments-là, on sait qu'il va y avoir des évolutions puis c'est suivi et je pense

que c'est pris très au sérieux, la démonstration vous en a été faite. Alors, c'est ça le travail, il me semble, que la Régie a à faire, c'est de s'assurer que les risques sont bien identifiés et bien suivis. Alors, ici, je pense que la phrase de madame Caron prend tout son sens, ces risques-là, ils sont connus, je les ai énumérés, et ils sont maîtrisés. Alors, les vrais risques c'est ne pas couvrir tout le territoire rapidement, ça, ça serait un risque.

(10 h 19)

Et le second vrai risque également serait tolérer les files d'attente. Ça aussi ça nuirait grandement au projet et à la réduction de l'angoisse de la panne qui va mener à des meilleurs taux d'adoption des VEÉ par les clients.

Les vrais risques, ce n'est pas est-ce qu'une borne pourrait ne pas être assez utilisée dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies. Ce n'est pas est-ce que les électromobilistes vont parcourir seize mille huit cent quatre-vingt-sept (16 887) kilomètres ou quinze mille cinq cent quatre-vingt-quatorze (15 594) ou dix-neuf mille huit cent cinquante-quatre (19 854), c'est pas un vrai risque.

D'ailleurs, je pense au nombre de kilomètres par année, les analyses ont démontré que le projet était très peu sensible au kilométrage annuel qui est fait par les électromobilistes. Mais tous ces éléments-là ne sont pas de risques significatifs sur le projet.

Et ce n'est certainement pas non plus le temps de recharge : sera-t-il de vingt-deux virgule deux (22,2) minutes ou de vingt et un virgule quatre (21,4) minutes ou de vingt-trois virgule deux (23,2). Encore une fois, ce sont des éléments qui n'auraient que des impacts faibles sur le déploiement et l'analyse économique.

Donc, c'est bien qu'on en discute ensemble dans le présent dossier dans le cadre d'un dialogue constructif. C'est excellent, mais ça ne saurait, à notre avis, fonder une conclusion à l'effet que le projet du Distributeur n'est pas prudent ou que les risques sont inconnus ou mal maîtrisés, bien au contraire.

Alors, je complète sur ce point en mettant en lumière quelques éléments qui proviennent de la contre-preuve du Distributeur relativement à l'étude VZE. Donc, je vous avais déjà mentionné que l'étude VZE ne tenait pas compte du déploiement

d'un service public de recharge électrique pour les véhicules électriques mais encore, donc, le ratio utilisé pour le nombre de BRCC est comparable à celui de HQD à l'horizon deux mille vingt-cinq (2025).

Il est clairement indiqué que cette étude-là ne prend pas en compte l'engouement grandissant des Québécois pour la voiture électrique. Cette étude utilise un effet induit aussi pour calculer l'impact de la Loi VZE qui est calculé de manière similaire à celle que HQD a utilisé dans le présent dossier pour les ventes, dans ce cas-ci, associées à la recharge à domicile.

Et enfin, certains constructeurs ne sont pas assujettis à la Loi VZE alors qu'ils représentent des joueurs importants dans l'univers des véhicules électriques; alors Tesla, donc record des ventes tout confondu en Norvège en mars deux mille dix-neuf (2019), Jaguar, véhicule électrique de l'année et on a parlé de Volvo également.

Alors ça couvrait les points communs de réplique à plusieurs argumentations des intervenants. Maintenant, j'ai une réplique à des points spécifiques de l'intervenant UC et de l'intervenant AQCIE-CIFQ. Excusez-moi, AQCIE-FCEI,

c'est l'habitude.

Pour l'intervenante UC, on connaît maintenant son souhait réel, c'est-à-dire qu'elle souhaite que ça soit non pas le Distributeur qui assume les coûts de déploiement des bornes mais bien le Fonds Vert, c'est ce qu'ils ont publié dans un communiqué qui faisait suite à l'audience. On nous mentionnait, et je cite :

> Et si le déploiement des bornes de recharge publiques est nécessaire à la promotion de la voiture électrique soit, mais il faut que cela soit discuté et démontré de façon rigoureuse.

Je saute un bout.

> Ce contre quoi nous en avons, c'est l'utilisation des tarifs d'Hydro-Québec par le gouvernement.

Je saute encore.

> UC s'est toujours opposée et s'oppose encore à l'utilisation régressive des tarifs d'électricité.

Et elle conclut en disant que ça aurait été plus équitable que le gouvernement puise dans ses revenus ou dans le Fonds vert pour déployer un

réseau public de recharge.

Bon, c'est intéressant comme position mais ce n'est pas la situation réelle que nous avons devant nous, c'est-à-dire que le choix il a été fait par le législateur, c'est que ces coûts-là de déploiement des bornes soient reconnus aux fins de fixer les tarifs d'électricité.

Il y aurait eu d'autres choix qu'il aurait été possible de faire mais moi je suis pas ici pour faire de la politique avec vous puis de faire des scénarios hypothétiques sur ce qu'on aurait pu voir ou pas voir dans une modification législative. Alors, nous travaillons avec la réalité, c'est-à-dire avec la loi telle qu'elle a été modifiée et je réitère que c'est une modification qui était nécessaire pour qu'on se présente ici devant vous. (10 h 24)

La preuve d'UC, à mon avis, souffrait de lacunes et d'erreurs et de préjugés, notamment sur les utilisateurs-acheteurs de véhicules entièrement électriques qui seraient, selon UC, essentiellement les plus fortunés. Je parle d'erreurs, je ne le reprends pas avec vous, mais vous pourrez lire la référence. À la page 9 du mémoire, UC nous dit que le scénario de base du Distributeur est étonnamment

pessimiste avec deux cent trente et un mille sept cent quatre-vingt-cinq (231 785) véhicules. Mais ici, UC mélange des véhicules électriques et des véhicules entièrement électriques.

Alors, c'est sûr que comment peut-on faire des analyses rigoureuses si on commet des erreurs de base comme celle-là. Autre erreur de base, aux pages 15 et 17 de l'argumentation écrite de UC, on nous indique que selon UC, bien, il y a aujourd'hui absence de BRCC. Dans le bas de la page 15 de l'argumentation :

> UC soumet respectueusement à la Régie que la croissance observée du marché des VÉ en 2018, qui s'est réalisée en l'absence du projet de BBRC[...]

On présume que c'est BRCC. Il y a des BRCC au Québec déjà, ça a fait l'objet de l'engagement 1 et c'est répété également à la page 17 là de l'argumentation. Donc, c'est une erreur. Il y a déjà des bornes de recharge rapide qui sont déployées et ça doit être tenu compte dans l'analyse.

D'ailleurs, puis ça je devance un peu, mais c'est la même chose pour UC que pour AQCIE-FCEI, tout le monde reconnaît qu'il y a eu un engouement

important des Québécois pour le véhicule électrique, mais personne ne reconnaît qu'un des facteurs importants dans ça, c'est le déploiement du circuit électrique qui s'est fait depuis deux mille douze (2012). Un circuit électrique qui est beaucoup plus présent au Québec qu'à peu près partout ailleurs, on a parlé de quelques juridictions qui étaient... Dans la présente audience, on a parlé de quelques juridictions qui étaient des « leaders » dans le domaine, mais le Québec en fait partie.

Et ça, bien, ça fait partie de l'équation. Mais curieusement, bien, c'est intervenants n'en font pas de mention. Peut-être un enjeu, ici, d'objectivité.

Le Circuit électrique d'ailleurs, aujourd'hui, je pense que les derniers chiffres, c'est environ mille neuf cents (1900) bornes dont quelques bornes de recharge rapide, mais de plusieurs centaines de bornes de niveau 2, des L2.

Page 15 de l'argumentation de UC, et c'est juste avant le point 1, le scénario de référence là, les trois paragraphes avant ça. Je vous dirais que j'ai lu ça puis je me demandais : Mais que faudrait-il donc faire ou présenter comme projets

pour que ça rencontre les critères de UC? Alors, on nous dit ici là :

> UC soumet respectueusement que des ajustements au fur et à mesure du déploiement n'est pas une panacée ou un remède rassurant.

Bon. Bien, je ne suis pas en accord avec ça là. Je veux dire, le fait, pour vous, comme décideurs, qui devez fixer les montants globaux et le coût des actifs pour deux mille dix-neuf (2019), de savoir que le Distributeur a l'oeil sur les éléments principaux qui peuvent varier pour ajuster son projet, je pense que c'est rassurant.

Je continue avec UC :

> Cette avenue proposée par le Distributeur de faire évoluer son déploiement ne peut dans les circonstances du présent dossier aider à caractériser de prudent le projet.

Bon. Bien, encore une fois c'est la même chose. Peut-être aurions dû dire : Ah bien non, nous ne ferons pas évoluer le projet. On y va les yeux fermés puis on fonce comme si ce qu'on avait dit au niveau de nos hypothèses, se réaliserait à cent pour cent (100 %). C'est de la science fiction puis

ce n'est pas ce qu'on fait puis ce n'est jamais ce qu'on fait, vous le savez.

> Le climat d'incertitude englobant le projet et les risques qu'il fait poindre démontre que le projet tel que soumis par le Distributeur n'est pas prudent.

Alors, ça, c'était une autre citation de UC. Alors, il n'y a pas de climat d'incertitude et il n'y a pas de risque particulier, qui ne serait pas connu ou maîtrisé, qui démontrerait que le projet n'est pas prudent, au contraire. Alors, si ce n'est pas ça qu'il faut faire, arriver avec un projet qui va s'adapter aux circonstances, bien je ne sais pas quels genres de projets auraient satisfait l'intervenante UC.

Alors, à la page 16 de l'argumentation, UC nous mentionne que l'effet induit est peu documenté et appliqué ailleurs. Bien, soit, mais ici au Québec, on est un peu plus rigoureux. L'effet induit, ce n'est rien d'autre qu'une mesure du tendanciel qui permet de se créditer les bonnes quantités, tout simplement. C'est plus rigoureux. Alors, ça se peut qu'ailleurs, dans d'autres juridictions, que ça ne soit pas appliqué, mais ça

ne fait pas en sorte que ça ne soit pas valable.

Alors, si vous ne voulez pas appliquer la question de l'effet induit, bien faisons comme la Loi VZE, puis on se crédite cent pour cent (100 %) des augmentations de ventes. La relation... si on ne veut pas l'effet induit, c'est ça la conséquence. Ça avantagerait encore plus le projet de HQD. Et je rappelle que l'effet induit c'est uniquement aux fins de l'analyse économique.

(10 h 29)

Alors, une autre erreur à la page 17 là de l'argumentation, de la preuve, pardon, d'UC, elle compare le réseau de recharge au Danemark pour les véhicules électriques et les véhicules à moteur et pour ça, UC compare le nombre de bornes de recharge avec le nombre de stations d'essence puis conclut que finalement, bien, c'est à peu près le même chiffre pour les deux, même quantité de bornes, même quantité de stations d'essence. Mais tout le monde sait pour être allé à la station-service, je présume, récemment, sauf ceux qui ont le bonheur d'avoir des VEÉ, qu'on retrouve six, huit, dix (10), douze (12) pistolets à essence dans une station-service, ça ne se compare pas avec une borne, c'est pas du un pour un, c'est évident, mais

UC n'en glisse pas mot, une analyse qui souffre de déficiences.

Autre exemple, page 17 de l'argumentation, UC parle encore ici du projet de dix mille (10 000) bornes de FLO, c'est pas des bornes de recharge rapide, ce sont des bornes de niveau 2, ça n'a rien à voir avec notre dossier puis il s'agit aussi pour une bonne part de bornes résidentielles privées.

Vous avez ce genre d'erreur-là de raccourci qui mène UC à adopter ses positions à l'effet de conclure que ce n'est pas prudent et qu'il y a trop d'incertitudes mais c'est certain qu'avec ce genre d'analyse-là, on arrive pas à des résultats qui sont intéressants.

Parlons d'ailleurs de l'analyse de sensibilité effectuée par UC. Moi, je vous dirais : attention à ne pas dénaturer l'exercice qui est de faire une analyse de sensibilité. UC dit dans son mémoire qu'elle change quelques hypothèses mais il y a une différence entre une analyse de sensibilité puis l'analyse d'un scénario catastrophe, hein.

C'est certain que si les ventes de VEÉ stagnent en raison d'un effet induit faible ou inexistant, que les électromobilistes ne parcourent qu'un faible kilométrage par année, que les VHR

dominent le marché puis ne peuvent pas se recharger aux BRCC de HQD, bien, c'est certain à ce moment-là qu'au niveau de la VAN du projet, elle est affectée. Mais ça c'est un scénario catastrophe. Alors, c'est à mon avis pas utile, ce n'aide pas la Régie à prendre une décision et puis ce n'est pas non plus ce qu'on demande.

Je ne connais pas de décision de la Régie où celle-ci avant de donner quelqu'approbation ou autorisation a exigé qu'un projet résiste à une étude de sensibilité de type scénario catastrophe, moi, j'ai jamais vu ça. Peut-être que ça existe, moi, je ne l'ai jamais vu.

Et d'ailleurs, toutes ces... toutes ces assomptions-là de UC, bien, évidemment, on est en profond désaccord sur ça et je vous réfère au témoignage de monsieur Neyrinck notamment sur les VHR.

Maintenant, preuve spécifique à l'AQCIE-CIFQ, réplique, pardon, spécifique à l'AQCIE-FCEI, pardon. Bon, alors, j'ai déjà mentionné pour UC mais c'est la même chose là au sujet de l'effet induit, je pense aux pages 8 et 9, là, je vais m'assurer que j'ai bien le bon document, paragraphes 8 et 9 donc de

l'argumentation du procureur de l'AQCIE-FCEI, on y lit, par exemple, au paragraphe 9 :

> Cet effet induit vise à contrecarrer la peur ou l'angoisse de la panne.

Bien non, c'est pas vrai, l'effet induit ne sert à rien, c'est un concept qui sert à mesurer un tendanciel, donc, ça ne sert pas à contrecarrer la peur ou l'angoisse de la panne. Ça c'est la présence puis la publicité liées au fait qu'il y a un réseau de recharge rapide au Québec qui va venir réduire cette angoisse de la panne, pas l'effet induit. Quelle mauvaise compréhension d'une semaine d'audiences ici devant vous de la part du procureur de l'AQCIE-FCEI.

Je continue. Au niveau de l'analyse cette fois de l'AQCIE-CIFQ, à notre avis, il y a un manque aussi... l'AQCIE-CIFQ, pardon, je l'ai écrit, hein, AQCIE-CIFQ, je vais le corriger, FCEI, au niveau d'un manque d'objectivité. Par exemple, à la page 9 de leur mémoire, bien, on affirme que les ventes de deux mille dix-huit (2018) de véhicules électriques sont en hausse de cent vingt-huit pour cent (128 %) par rapport à deux mille dix-sept (2017) et on nous dit :

> L'arrivée sur le marché de nouveaux

modèles a contribué à cette accélération.

Bien, encore une fois, pas un mot sur le fait que depuis deux mille douze (2012), le Québec est un leader pour déployer son circuit électrique, pas un mot, on en parle même pas. Il y a peut-être un manque d'objectivité ici.

Les files d'attente maintenant. Alors, j'ai lu l'argumentation du procureur de l'AQCIE-FCEI ici, paragraphe 21.

HQD...

Et le lis.

... a présenté un projet sur la base d'une attente pour le client à zéro minute!

Point d'exclamation. Au paragraphe 22.

Cette seule hypothèse affaiblit le dossier de HQD.

Bon. Attention là à ne pas caricaturer les propos de madame Lampron, il n'y a personne qui a dit que c'était zéro minute d'attente à toutes minutes de l'année. A un moment donné, quand les gens viennent témoigner ici sous serment, il faut leur rendre justice aussi là. Je pense qu'on peut remettre les propos de madame Lampron dans leur contexte. Donc,

ce n'est pas une absence, jamais d'une seule minute d'attente.

(10 h 34)

On va parler de quelque chose plutôt de raisonnable. Vous devriez être rassurés de savoir qu'elle va suivre les données relatives aux bornes de recharge. Et je rappelle aussi que le Circuit électrique sonde régulièrement sa clientèle pour connaître sa satisfaction quant aux services de recharge. Alors, ça sera une gestion qui va être intelligente, qui va être raisonnable. On va ajouter des bornes là où c'est nécessaire pour éviter les files d'attente. Attention à ne pas, donc, caricaturer son témoignage.

Alors, comment est-ce que HQD va procéder? Bien, je vous réfère notamment au témoignage de madame Lampron. Alors, c'est au volume 2 des notes sténographiques du neuf (9) avril, pages 41 et 42. Alors, la question était... Bon. Dans l'extrait ici, j'ai de la misère à lire la question, mais la réponse était :

> Ce qui est intéressant avec le circuit électrique, c'est qu'on a les données exactes d'achalandage aux bornes, donc on sait exactement il y a combien de

> recharges, à quel moment et puis où on a des besoins plus précis que d'autres. Donc, avec cette expérience-là, on est en mesure très précisément de savoir où installer les bornes et combien ça prend pour les desservir.

Donc, les données, nous les avons, nous les suivons et nous allons intervenir pour s'assurer qu'il n'y ait pas de file d'attente. Mais évidemment, faut-il le préciser pour répondre à certaines critiques inappropriées, à mon avis, ça sera fait de façon raisonnable et de façon intelligente. J'espère que ça vous rassure.

Alors, L'AQCIE-FCEI nous dit également :

> Il pourrait y avoir des stations services qui installent des BRCC publiques.

Bien. Tant mieux, je dis tant mieux si ça arrive. Et si ça arrive de façon massive dans un horizon rapide, bien on va s'ajuster, on en tiendra compte. C'est rassurant, encore une fois, je pense, pour la Régie, de savoir que ces éléments-là sont suivis par le Distributeur.

L'AQCIE-FCEI revient aussi beaucoup sur

l'apport du secteur privé qui, selon ces intervenants-là est un facteur important. Bon. Alors, évidemment, monsieur Horii vous a dit le contraire et les témoins d'Hydro-Québec vous ont dit également le contraire, et moi, je n'ai pas vu, de la part des témoins ou du procureur de l'AQCIE-FCEI quelque étude ou quelque donnée que ce soit pour venir appuyer le fait que, de façon significative, malgré le projet de BRCC de HQD, il y aura des bornes privées qui permettent la recharge de tous les types de véhicules. Je n'ai pas vu ça au dossier. C'est une opinion, mais qui n'est, à mon avis, basée sur rien ou sinon sur très peu de choses.

Je parlais de manque d'objectivité, bien, je vous donne un dernier exemple pour cet intervenant-là, l'analyse des revenus marginaux de l'analyste de l'AQCIE, je pense. Alors, même lorsqu'on attire son attention sur le fait que le tableau qu'il a utilisé a été mis à jour et donc, que la donnée qu'il croyait être de la nature A est finalement de la nature B, bien, plutôt que de prendre un temps d'arrêt puis d'y réfléchir puis de nous présenter des conclusions sérieuses, bien on répond spontanément.

Et pour, je pense, toute personne qui s'intéresse à cette question-là le moindrement, l'analyse qui est de dire : « Bien qu'on prenne le nombre de jours ou le nombre de factures, bien ça ne change rien. » Bien, je pense que ça ne tient pas la route. Je ne vais pas vous faire cette démonstration-là, mais pour l'équipe, ça crève les yeux.

Donc, dernier point de réplique, le suivi. Bon. Ça ne sera pas très long. J'ai déjà mentionné mes commentaires sur une réglementation proportionnée à savoir, oui un suivi c'est bon, c'est sain. On a parlé en audience, et là je pointe l'écran là parce que madame Caron avait été questionnée là-dessus. Elle a répondu, j'en ai déjà parlé. Donc, c'est pour nous ça, des bons éléments de suivis qui permettront à la Régie de faire un travail adéquat dans les circonstances pour ensuite se prononcer sur... à chaque année, les montants globaux et le coût liés aux actifs.

Mais évidemment, un suivi reste un suivi. Ce n'est pas une réglementation de type coûts de service pour la question des bornes de recharge, à moins que vous ne soyez d'accord avec les arguments du procureur de SÉ-AQLPA qui veut en faire un

Facteur Y et suivi spécifiquement.

Mais même dans un tel cas, un Facteur Y ne justifie pas quand même un suivi de microgestion là, comme il le précise là. Par exemple, bien, est-ce qu'il y a des paiements par cartes de débit? Est-ce qu'il y a des paiements par cartes de crédit? Puis il en avait listé dans son argumentation écrite, un paquet d'éléments de suivi extrêmement détaillés qui se qualifient, à mon avis, de façon assez évidente, de micro-gestion. (10 h 39)

Par exemple, au niveau de la répartition géographique précise des bornes, surtout à la lumière de la preuve qui indiquait que le Distributeur va travailler avec l'École Polytechnique pour développer un modèle plus performant pour la localisation des bornes. Mais, quel genre de jugement les intervenants veulent-ils poser là-dessus? Est-ce qu'on veut voir la programmation du logiciel?

À un moment donné, juste dire ça, à mon avis, ça démontre qu'on est au niveau de la micro-gestion. Mais, encore une fois, on est prêt à faire un suivi sur l'état de nos travaux. Ça, c'est évident, mais il y a une limite pour ne pas verser

dans l'abus, ne pas verser dans la micro-gestion et d'avoir une réglementation ici qui est proportionnée.

Alors, ça complète les éléments que j'avais à vous mentionner en réplique. Alors, je vous remercie. Puis si vous avez des questions, je suis disponible pour y répondre.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Tremblay. On va avoir des questions pour vous.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Je voudrais revenir avec vous, Maître Tremblay, sur ce que vous avez dit au début de la réplique, sur l'exercice annuel pour deux mille dix-neuf (2019) qui est aussi demandé dans votre dispositif là :

> Accueillir la présente demande pour l'année deux mille dix-neuf (2019) selon la preuve du Distributeur

Je veux juste être sûre que je comprends bien. Est-ce que je comprends bien que, selon vous, l'article 52.1.2, ça revient à faire une approbation annuelle des coûts des bornes de recharge publiques? Est-ce que c'est ça qu'il faut comprendre?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

52.1.2 reproduit, pour l'activité recharge des véhicules électriques, le régime réglementaire des autres coûts. Je vais parler pour simplifier simplement, des coûts liés à l'exploitation du réseau de distribution.

Et, dans le fond, en l'absence de MRI, bien ça se ferait probablement à chaque année là, comme c'est fait depuis les quinze (15) dernières, quinze (15), vingt (20) dernières années pour le Distributeur, c'est-à-dire qu'il y a un dossier annuel.

Dans le présent dossier, bien, oui, ça pourrait être annuellement, mais le MRI existe. Alors, on se... c'est la position qu'on vous a communiquée, à savoir que d'ici au prochain « rebasing » bien il n'y en a pas d'impact sur les tarifs. Pourquoi? Parce que le MRI continue de s'appliquer. Et nous, quand on fait l'analyse de ça, bien on arrive à la conclusion que c'est un Facteur Z, hein, donc avec les conditions qui s'y appliquent.

C'est pourquoi, ce qu'on... quand je disais tantôt que nos conclusions sont rigoureusement conformes à la loi, c'est que c'est ce que nous

vous demandons d'approuver, les montants globaux pour deux mille dix-neuf (2019), deux mille vingt (2020) et suivants. Et ce sera... ce sera reflété dans les tarifs en... au prochain « rebasing », si c'est ça qui se produit. Évidemment, y aura-t-il le « rebasing » cette année? Je ne veux même embarquer là-dedans. Mais, c'est là que les coûts vont être reflétés aux fins de fixer les tarifs.

Donc, je vous dirais la bonne chose d'avoir... l'avantage plutôt d'avoir un suivi qui est annuel de ces éléments-là, c'est que lorsqu'on sera rendu là, bien la Régie connaîtra déjà ce domaine-là, ce dossier-là, ce projet-là et elle sera en mesure d'apprécier, aux fins de l'éventuel « rebasing », bien d'où on vient. Hein!

Ça ne sera pas « bien voici, voici le résultat de quatre ans d'investissements. » Et là vous pourriez vous dire « bien, j'aurais aimé ça pouvoir me prononcer annuellement là-dessus » et avec raison, alors...

Ça fait que la réponse à votre question, c'est oui, dans le cadre d'un suivi annuel proportionné que vous déterminerez et avec un impact dans le calcul des tarifs formellement pour le prochain dossier tarifaire de type coûts de

service.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Mais, juste, si on fait fi là pour l'instant du mécanisme, si on raisonne en coûts de service, c'est sûr que vous nous soumettez des coûts pour un programme qui se déploie sur un horizon de dix (10) ans, hein.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Hum, hum.

LA PRÉSIDENTE :

On a la vue d'ensemble et... Est-ce que je comprends bien votre interprétation, de dire que vous nous faites cette présentation-là sur un horizon de dix (10) ans, mais que la Régie, à chacun des dossiers tarifaires, va approuver les montants de l'année tarifaire en question? Est-ce que ma compréhension est bonne?

(10 h 44)

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien, en fait, ce que vous allez faire à chaque année et subséquentes, c'est déterminer les montants globaux. Et rappelez-vous mon mot rigoureusement exact, c'est qu'on utilise les mots spécifiques de la Loi. Donc, déterminer les montants globaux, c'est ce qu'on vous demandera de

faire à chaque année.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Puis évidemment, comme là, il y a un MRI qui s'applique, on va les déterminer à chaque année, mais ceux-ci, bon, suivront le cours là de l'application du MRI avec le « rebasing » et...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Absolument. Absolument. C'est la meilleure lecture que l'on peut faire du côté de HQD...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

... de l'encadrement réglementaire et législatif.

LA PRÉSIDENTE :

Et c'est comme ça qu'on peut interpréter votre première demande dans votre dispositif qui est accueillir la présente demande pour l'année deux mille dix-neuf (2019)?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Absolument. Absolument.

LA PRÉSIDENTE :

Donc...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

On ne vous demande pas de déterminer des montants globaux, par exemple, pour d'autres années. On ne

le demande pas. Par contre, ce que je disais tantôt c'est que ce qu'on veut, dans le cadre d'un régime réglementaire performant, bien, c'est qu'évidemment, on ne refasse pas un exercice de l'ampleur qu'on a eue en avril ensemble et dans les mois qui ont précédé, pour constituer la preuve parce que c'est pour ça qu'on jugeait important de vous présenter la vue d'ensemble et c'est pour ça que je disais aussi que ça... Dans le fond, les exercices subséquents vont être encadrés par les suivis que vous allez juger bon de demander du Distributeur pour être capable d'exercer votre juridiction année après année, sur la base d'une information qui va être appropriée.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci. C'est clair. J'ai une autre question concernant le traitement de l'activité, des coûts des bornes de recharge publiques. Vous avez, dans les notes sténo là, je souligne... Attendez... Vous dites que les bornes de recharge, ce n'est pas une activité réglementée, mais que... et là je vous cite, dans les notes sténographiques, c'est le volume 5, la page 118, en fait. Je vais vous citer entièrement là pour vous mettre en contexte. Vous dites :

> 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 [...]

Alors, puis à quelques reprises là dans votre témoignage, vous avez fait référence au fait qu'HQD avait reçu un mandat pour développer le réseau de bornes de recharge publiques. Est-ce que vous pouvez être plus précis pour dire à quelle loi ou à quelles dispositions de la loi, on peut voir ou comprendre explicitement qu'HQD a reçu un mandat pour déployer les bornes de recharge rapide?

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui. Bien je vais... C'est avec le texte de la Loi. Alors, laissez-moi juste solliciter l'équipe pour me remettre le texte précis parce que je ne l'ai pas sous la main rapidement. À moins, Madame la Greffière, que vous soyez en mesure de mettre... Je

ne sais pas si on l'a encore déposé au SDÉ. Ce ne sera pas long.

LA PRÉSIDENTE :

En fait, on a mis à l'écran...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bon. Bien voilà, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

... l'article 52.1.2 puis l'article 22.0.2 qui est juste après ici.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Voilà. Alors, regardez les mots qui sont utilisés par le législateur. Bon, 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 les véhicules électriques visés.

(10 h 49)

Alors, le Distributeur doit assurer l'exploitation du service de recharge, du service public de recharge rapide pour véhicules électriques. Ce service public-là, bien, je pense que c'est ce qui découle des mots de la loi, c'est

le Distributeur qui en a la charge et il doit en assurer l'exploitation et la Régie, elle, de son côté, doit tenir compte des revenus requis pour assurer cette exploitation-là. Alors, c'est le Distributeur qui doit développer ce réseau-là, ce service, pardon, je dis réseau mais c'est le service public de recharge rapide.

Alors, le législateur, lui, ne parle jamais pour ne rien dire et ces mots-là, bien, ils sont très lourds de sens, « assurer l'exploitation du service public », et ce sont les mêmes mots que l'on retrouve dans les articles 49 et 52.1, dans les articles 49 et 52.1 de la Loi au niveau du réseau de distribution. Assurer l'exploitation du réseau de distribution c'est une obligation qu'a le Distributeur pour offrir cette fois-ci le service de distribution d'électricité.

Donc, quand je disais tantôt que ça reproduit le cadre réglementaire que nous connaissons pour le revenu requis pour assurer l'exploitation du réseau de distribution, bien, c'est la même chose ici pour le service public de recharge rapide pour véhicules électriques. Alors, vous le voyez par les mots « assurer l'exploitation du service », « du », et c'est aussi du service de

recharge rapide, hein. Il y en a un puis c'est celui-là.

Alors, toutes les discussions qu'on a eues ici, bien, on peut présumer que le législateur les connaissait, connaissait l'état de la rechercher, l'état des meilleures connaissances en matière de véhicules électriques et de bornes de recharge rapide, alors, c'est pourquoi le législateur s'est prononcé pour modifier la loi puis donner ces indications-là au Distributeur et à la Régie.

Alors, dans les notes explicatives de la loi, on mentionne également et je cite :

> Cette loi a pour objet de favoriser l'établissement d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques. A cette fin, elle modifie la loi sur Hydro-Québec afin de permettre au gouvernement de fixer les tarifs d'un tel service par règlement.

Alors, cette loi a donc pour objet de favoriser l'établissement d'un service public. Par qui? Bien, par le Distributeur avec l'article 52.1. Donc, ça me semble assez clair que ce... je vais appeler ça un mandat, on peut l'appeler effectivement comme ça, mais ça découle des termes de la loi.

LA PRÉSIDENTE :

Maître Tremblay, je vais continuer. Si on va avec l'article 22.0.2...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... qui est juste un peu plus bas ici, qui dit :

> Le gouvernement fixe par règlement les tarifs d'utilisation d'un service public de recharge rapide pour véhicules électriques établit par la société.

La société ici, on comprend que c'est Hydro-Québec.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Hein. Et je vais faire du pouce là un peu là-dessus. Donc, Hydro-Québec, qui peut être aussi, bon, Hydro-Québec Distribution, mais tenant compte encore, vous nous avez parlé en argumentation, vous avez repris ça en réplique, de l'expertise des gens de Circuit électrique...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... qui ont mis en place depuis quand même plusieurs années, qui ont étudié le dossier, toute l'équipe de madame Lampron, j'aimerais que vous me commentiez ou que vous me donniez votre avis sur l'interprétation d'un scénario à l'effet que Circuit électrique, donc, une division de Hydro-Québec, qui pourrait être le mandataire, de mettre en place le réseau de bornes de recharge rapide et qui, par facturation de fournisseur interne, pourrait vous envoyer la facture à vous, Hydro-Québec, en identifiant les coûts, pour que Hydro-Québec Distribution, pardon, pour que Hydro-Québec Distribution puisse intégrer dans son revenu requis les coûts de cette... je ne sais pas si on peut l'appeler filiale ou de cette division de ce fournisseur interne-là dans son revenu requis et donc dans ses tarifs. Qu'est-ce que vous pensez d'une telle interprétation?

(10 h 54)

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui. Donnez-moi juste un instant. Au niveau... Je rappelle que Circuit électrique c'est Hydro-Québec premièrement, c'est pas une personne morale distincte aux fins de ce qu'on discute aujourd'hui.

Je vais donner deux éléments de réponse. Le premier, c'est qu'il y a une bonne partie de ce que vous mentionnez qui est, à mon avis, notre demande, c'est-à-dire que les gens du Circuit électrique sont chargés du déploiement du réseau avec toute leur expertise qu'ils mettent ici au bénéfice de l'univers réglementé d'Hydro-Québec Distribution.

Par contre, deuxièmement, je pense que c'est le texte de la loi qui nous prescrit la manière de faire pour reconnaître les coûts et c'est au travers de reconnaître des montants globaux pour les dépenses d'exploitation et du coût des actifs.

Donc, puisque la loi s'exprime comme ça, puis prescrit à la Régie de tenir compte de ces coûts-là lorsqu'elle fixe les tarifs de distribution, bien, ça fait en sorte, à notre avis, que le scénario que vous suggérez à l'effet que pourquoi ne pas avoir une facture interne complète qui serait elle reflétée peut-être dans les tarifs, bien, c'est juste que c'est pas comme ça que la loi s'exprime.

Le législateur nous dit on va y aller avec les montants globaux et le coût lié aux actifs, c'est ça qui va être déterminé par la Régie et

c'est ça qu'on va utiliser pour fixer les tarifs d'électricité. Mais cela dit, au sens pratique, l'expertise des gens du Circuit électrique, puis je le réitère, elle existe et elle est mise à cent pour cent à la disposition de HQD et tout en conservant à l'esprit, comme madame Lampron l'a dit dans son témoignage que ce ne sont pas tous les coûts de son unité qui sont assumés par le Distributeur.

LA PRÉSIDENTE :

Je voudrais juste reprendre avec vous l'article 52.1.2 où vous faites le lien avec le mot « pour assurer » :

> 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.

Si je comprends bien, vous dans votre interprétation, c'est... Mon doux, je sais pas comment vous dire ça, je suis pas avocate mais, en fait, il faut tenir compte des revenus requis par le Distributeur donc c'est le revenu que le Distributeur doit intégrer dans ses tarifs, dans

son revenu requis pour assurer le service de bornes de recharge rapide.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Hum, hum,

LA PRÉSIDENTE :

Et vous, vous faites le lien, là ici, pour dire que c'est HQD qui doit le faire mais c'est juste que, en fait, la proposition que, bien, pas la proposition mais l'interprétation que je viens de vous soumettre où ça serait un fournisseur interne, est-ce que vous ne pensez pas qu'une telle façon de faire pourrait justement faire en sorte que dans la mesure où vous reconnaissez que le service de bornes de recharge rapide publiques n'est pas une activité réglementée, de fonctionner par fournisseur interne et donc d'isoler ça, si on veut, de la base de tarification du Distributeur pour son activité réglementée, ça permettrait justement d'établir un mur entre ce qui est réglementé et ce qui est non réglementé par une autre direction d'Hydro. Je sais pas si vous me saisissez bien.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien, je vais répondre puis si je vous saisis mal, vous me le direz. Mais d'une part, il y a deux

choses. Peut-être un commentaire plus général, le fait que l'activité soit réalisée par des employés d'Hydro-Québec associés à Hydro-Québec Distribution, un employé, un monteur de lignes, par exemple, qui fasse partie des coûts que la Régie connaît puis reconnaît à chaque année versus un fournisseur externe. Mais ça, ça existe déjà, il y a des travaux qui sont exécutés par des entrepreneurs aujourd'hui et puis la Régie reconnaît ces coûts-là pour fixer des tarifs.

Donc, que ça soit le Circuit électrique qui soit chargé d'une partie du déploiement du service de recharge publique pour véhicules électriques, il y a rien là qui nous décoiffe.

Par ailleurs, sur le fait de séparer les bases de tarification, bien, étant donné que ce sont les mêmes règles qui s'appliquent à tous ces actifs-là, donc actif, ça veut dire, le coût des actifs c'est amortissement et rendement, bien, c'est la même règle : pour tout actif, il y a une période d'amortissement et il y a un rendement pour la portion non amortie qui est... au taux fixé par la Régie qui comprend un coût de la dette et un rendement, un taux de rendement sur l'avoir propre qui est proportionné avec la structure du capital.

Donc, tout ça, c'est les mêmes... ce sont les mêmes règles qui s'appliquent pour l'un et pour l'autre. (10 h 59)

Maintenant, d'avoir deux bases de tarification séparées que l'on suivrait de façon séparée, sachant en plus que la base de tarification est décrochée de la mise en service des actifs pendant la durée du MRI de toute façon, hein, la base de tarification évolue dans la formule, tant pour l'amortissement que pour le rendement, bien j'ai personnellement de la difficulté à voir la plus-value de ça.

Et je pense que madame Caron avait mentionné également qu'il y aurait des impossibilités au niveau comptable de présenter l'activité comme étant complètement détachée des autres activités d'HQD.

Et pour compléter, je vais juste vous demander une petite seconde, le temps que je réponde à l'appel du pied que l'on me fait.

Donc, pour le Distributeur, on ne voit pas de plus-value à cela. Mais cela dit, avec votre permission, et c'est ce qu'on nous suggère du côté de l'équipe, on aimerait peut-être vous fournir une réponse écrite à votre question pour couvrir tous

les angles parce que, évidemment, j'ai beaucoup de qualités, mais pas toutes les qualités et fort heureusement. Alors, je pense, ça aiderait la Régie, si vous êtes d'accord, pour avoir la réponse complète à votre question.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Maître Tremblay, vous comprenez bien que, en fait, l'objectif, c'est d'arriver à distinguer clairement les activités réglementées des activités non réglementées. J'imagine que...

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Bien, en fait, c'est l'objectif de la question. Mais, devrait-on les distinguer à ce point? Bien, ça, c'est peut-être une autre question et vous connaissez notre position là-dessus, c'est celle que nous avons présentée.

Maintenant, on peut répondre à votre question dans cette perspective-là, tout à fait. Et on prendrait quelques jours tout simplement pour rédiger une réponse là et vous la transmettre.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, c'est parfait. En fait, en quoi pour vous ce serait important ou non de le faire ou possible ou non de le faire.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

Oui. Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Bien, moi, je... oui, je prends votre offre.

Me JEAN-OLIVIER TREMBLAY :

On pourrait faire ça pour la fin de la semaine.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Parfait. Alors, pour la fin de la semaine, ça va. Ça termine les questions de la Régie. Je vois maître Gertler.

Me FRANKLIN S. GERTLER :

Merci, c’est pas pour avoir une supplique. C’est simplement sur une question d’intendance ou délibéré, si vous permettez. C’est que c’est le jour des impôts demain et, je ne l’ai pas mentionné cette fois-ci, mais je le mentionne assez souvent, mais dans la mesure du possible, et je comprends que le travail est très accaparant pour la formation et le staff, mais dans la mesure du possible, je vous demanderais de rendre votre décision sur les frais à même la décision sur le fond, si cela est possible. Parce que, nous, on finance finalement dans l’entre-temps toute l’activité dans les dossiers, puis ça nous aiderait beaucoup. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Maître Gertler, c'est noté. Alors, ça termine donc la présente audience. La preuve est close et la Régie va prendre le tout en délibéré.

Alors, je tiens à remercier tout le monde qui a participé activement à cette audience, incluant le personnel de la Régie. Alors, je vous remercie.

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. 200569-7