

**AddÉnergie Technologies Inc.**

Remarques d'ouverture, 2 novembre 2020

AddÉnergie Technologies Inc.

Remarques d'ouverture

Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Véhicules zéro émission

2 novembre 2020

Présenté par Travis J. Allan, vice-président des affaires publiques et avocat général

Merci, Madame la Présidente, ainsi qu'aux membres du Comité pour l'occasion offerte de contribuer à vos travaux dans le cadre de votre étude sur les véhicules zéro émission.

AddÉnergie est une entreprise québécoise qui opère le réseau de bornes de recharge FLO pour véhicules électriques, effectue de la recherche et du développement, fournit des logiciels et des services pour l'opérationnalisation de bornes de recharge électrique depuis son siège social établi à Québec, et est le plus important fabricant de bornes de recharge au Canada, assemblées à notre usine de Shawinigan. En plus du déploiement d'AddÉnergie au Canada, nous avons récemment pris de l'expansion aux États-Unis, avec d'importants projets en cours à Los Angeles, dans le Midwest et à New York. Vendredi dernier, nous avons annoncé la clôture de notre ronde de financement de série C, qui soutiendra notre croissance au Canada et aux États-Unis.

La transition vers un secteur des transports à faible émission de carbone est un parcours dont le point de départ et d'arrivée sont début tous deux relativement clairs. Pour ce qui est de notre point de départ, nous savons que bien que le Canada ait fait d'importants progrès à la fois en ce qui concerne ses objectifs pour le climat et les ventes de véhicules légers zéro émission, il faudra en faire plus pour atteindre les cibles. Pour ce qui est de notre point d'arrivée, nous savons que les Canadiens veulent profiter des économies de coûts et des avantages environnementaux qu'offrent les véhicules zéro émission. Mais, comme dans tout grand voyage, c'est la façon dont il se déroule qui demeure le plus important.

En particulier, il y a la question de la vitesse. Les véhicules à moteur à combustion ont une durée de vie moyenne de 13 ans. Cela signifie que le renouvellement de notre parc automobile, ce qui a une grande importance pour les émissions totales de notre secteur des transports, accuse un retard important dans la réalisation des objectifs de vente de véhicules zéro émission. Le plus tôt que nous pourrions augmenter le nombre de véhicules zéro émission vendus en pourcentage du nombre total, plus vite on emmagasine les réductions d'émissions provenant de véhicules qui utilisent un moteur à combustion interne.

Il y a aussi la question de l'équité. Cette transition ne sera juste et durable que si tous les Canadiens qui conduisent des véhicules légers ont accès aux avantages de l'électrification, notamment de faibles coûts d'exploitation et une meilleure qualité de l'air. Les juridictions qui ont réussi un accès le plus équitable à l'électrification de leur parc automobile, sont celles qui ont développé une gamme complète de politiques et d'incitatifs, comme le Québec et la Colombie-Britannique. Il s'agit notamment d'incitatifs pour les véhicules avec une certaine forme de plafonnement des prix ou des conditions de ressources, de normes ZEV pour garantir l'approvisionnement en véhicules, de mesures de sensibilisation et des investissements conséquents pour des bornes de recharge de haute qualité. Ces régions investissent également dans l'écologisation des parcs de véhicules et des stationnements publics. Au Québec, par exemple, le Circuit Électrique d'Hydro-Québec et des entreprises comme AddEnergie, souvent avec le soutien de RNCan, ont fait un effort concerté pour investir dans l'infrastructure de recharge urbaine et rurale. Avec pour résultat que la proportion de Québécois des régions rurales qui adoptent les véhicules zéro émission est presque identique à la portion rurale de l'ensemble de la population. La Colombie-Britannique, toujours avec la participation du secteur privé et des services publics de BC Hydro et de Fortis BC, a également fait d'importants progrès à cet égard. Une autre politique importante est l'incitatif à l'achat de véhicules d'occasion qui peut aider la majorité des Canadiens qui achètent sur le marché de la revente à profiter des avantages des véhicules zéro émission.

Enfin, il y a la question de la rentabilité économique. AddEnergie s'est efforcée d'aider à faire passer les consommateurs aux véhicules zéro émission depuis plus d'une décennie, en commençant par le Québec, puis en élargissant à tout le Canada, et nous exportons maintenant de plus en plus notre expertise et notre réseau de haute-qualité à nos voisins du sud. Notre constat est cohérent : nous observons que là où l'adoption des véhicules zéro émission est la plus importante, là où l'innovation et les avantages économiques sont les plus importants, ce sont les régions qui adoptent un éventail complet de politiques qui soutiennent l'adoption des véhicules zéro émission.

La principale question n'est pas de savoir si des avantages économiques se concrétiseront : ils se concrétiseront. Du développement de la propriété intellectuelle, à la fabrication, aux débouchés commerciaux qu'offre la chaîne d'approvisionnement pour les fabricants, de pièces et de batteries, en passant par la délivrance en amont de produits fabriqués à partir de minéraux, de métaux et de pétrole, nous sommes à un moment particulier de l'histoire où un changement technologique va créer d'importantes possibilités. Le Canada peut être un leader dans de nombreux secteurs de la chaîne d'approvisionnement, mais si nous n'agissons pas rapidement et de manière décisive, nous risquons de passer à côté.

Le cas du Québec est à nouveau instructif. La province a été un chef de file dans l'avancement des politiques complémentaires, notamment une norme véhicules zéro émission, des mesures de soutien pour l'achat de véhicules et l'installation de bornes de recharge, et elle a également été un leader dans l'écologisation de ses propres parcs de véhicules gouvernementaux. Il en a résulté des ventes élevées et équitables de véhicules zéro émission, un déploiement croissant de bornes de recharge et le développement d'un nombre croissant d'entreprises, comme AddEnergie, qui innove et crée des produits et services de grande qualité pour la consommation à l'échelle nationale et pour l'exportation.

Nous pensons que le Canada peut contribuer à consolider ces acquis au niveau national, en renouvelant le financement de ses incitatifs existants pour les véhicules et les infrastructures de recharge, en écologisant ses propres parcs automobiles, en proposant des mesures de sensibilisation et en ajoutant une norme véhicules zéro émission, ce qui indiquera clairement au monde et à la communauté d'affaires du Canada que nous sommes sérieux dans cette transition et qu'il y aura un marché pour les investissements dans le transport propre, nécessaires pour créer des emplois et aider à atteindre nos objectifs environnementaux.

Je vous remercie de m'avoir invité à prendre la parole devant le Comité et j'ai hâte de répondre toutes les questions que vous pourriez avoir.