

Mémoire présenté dans le cadre de la consultation sur les travaux  
d'élaboration du Plan d'électrification et de changements  
climatiques

Présenté par :

**AddÉnergie Technologies inc.**

Le 31 octobre 2019

À propos d'AddÉnergie :

AddÉnergie est un chef de file nord-américain en solutions de recharge de véhicules électriques avec, à ce jour, plus de 22 000 bornes de recharge en activité. Fondée en 2009, la compagnie fabrique des bornes de recharge et développe des logiciels de gestion de réseau pour tous les marchés (résidentiel, commercial, public). AddÉnergie exploite FLO<sup>®</sup>, le plus vaste réseau de recharge au Canada, dont l'implantation de bornes publiques aux États-Unis a commencé en 2019 à Los Angeles. AddÉnergie est également le fournisseur d'infrastructure et/ou l'opérateur de réseaux tiers, dont le Circuit électrique. Le siège social et le centre national des opérations de l'entreprise sont basés à Québec, et tous ses produits sont assemblés à son usine de Shawinigan (Québec).

Les commentaires présentés par AddÉnergie dans le présent mémoire se concentrent autour des questions liées au thème de l'électrification et du financement.

AddÉnergie tient à remercier le gouvernement du Québec de lui fournir l'occasion de partager ses observations et recommandations en réaction au document de consultation sur le Plan d'électrification et de changements climatiques rendu public le 28 août dernier. Suivant la présentation d'observations générales, le mémoire répond de manière plus ciblée aux questions des sections *Électrification* et *Financement*.

## Observations générales

AddÉnergie tient d'emblée à souligner que l'électrification des transports et l'accélération de la lutte aux changements climatiques ne sont pas seulement de grands enjeux environnementaux pour le Québec : c'est aussi une occasion économique exceptionnelle de favoriser l'émergence d'entreprises québécoises fortes qui sauront profiter de la transition énergétique pour s'établir en tant que leaders à l'échelle mondiale.

Dans ce contexte, nous croyons que le gouvernement a particulièrement intérêt à favoriser la mise en œuvre accélérée de ses initiatives, de manière à ce que le Québec soit – et demeure ! – un leader de la transition énergétique, donnant ainsi l'occasion à des entreprises québécoises de prendre une longueur d'avance par rapport à leurs concurrentes.

Par ailleurs, en soutenant efficacement les entreprises québécoises de la filière de la transition énergétique, le gouvernement contribue à rendre accessible aux Québécois des solutions pertinentes et conçues chez nous, nous permettant d'atteindre nos objectifs collectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) tout en maximisant les retombées économiques locales.

Bref, en faisant le choix délibéré d'être à l'avant-garde de la transition énergétique, le Québec maximise ses chances d'être à la fois gagnant sur le plan environnemental et sur le plan économique, à travers les entreprises qui, fortes de leur expérience au Québec, auront tous les atouts pour percer sur les marchés internationaux.

## 1. Électrification

### 1.1 Quelles orientations et interventions devraient être prioritaires dans le cadre du PECC pour électrifier les secteurs des transports, de l'industrie et du bâtiment?

À la base, il importe de poursuivre la mise en œuvre de la norme véhicules zéro émission (VZE), les programmes actuels d'aide pour l'achat de véhicules électriques (VÉ) et de continuer les pratiques actuelles où l'aide du gouvernement du Québec peut être combinée à d'autres programmes, notamment celui du gouvernement fédéral. Déjà, le programme québécois a eu pour effet d'accélérer l'adoption des VÉ au Québec comparativement aux autres provinces du pays, de sorte que c'est au Québec que l'on retrouve la plus forte concentration de VÉ.

Cela étant dit, nous pensons que le Québec ne peut se permettre de relâcher ses efforts s'il souhaite demeurer à l'avant-scène de l'adoption du VÉ au Canada. Déjà, les autres provinces rattrapent le terrain perdu, de sorte que la part du Québec de l'ensemble des VÉ au Canada s'établissait au 30 juin 2019 à 42%, alors qu'elle a déjà été aussi élevée que 50%.

Aussi, s'il est important de stimuler la demande pour les VÉ, il importe également de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour qu'une offre diversifiée et emballante de VE soit aussi au rendez-vous. À cet égard, à la lumière de l'expérience de plusieurs nouveaux acheteurs de VÉ et des fréquents délais d'approvisionnement, une révision à la hausse des cibles prévues dans le cadre de l'application de la norme VZE pourrait être particulièrement pertinente.

Nous croyons par ailleurs que le gouvernement a l'occasion de démontrer un leadership fort en se fixant une cible ambitieuse et en soutenant activement l'électrification des parcs de véhicules du secteur public (voitures, camions légers, notamment), ainsi que des réseaux de transport public du Québec et la conversion des flottes d'autobus utilisées pour le transport scolaire.

À ce sujet, le Québec a démontré beaucoup de leadership et d'expertise dans les véhicules de niche, avec des entreprises telles que Prévost, Novabus, TM4, Lion electric, Nordresa, Ingéniarts, Kargo, Taiga, Posi+, effenco, GeeBee, etc. Nous verrions d'un bon œil que le gouvernement puisse mettre en place des mesures incitatives favorisant l'achat de ces véhicules québécois (rabais, accès à des pilotes d'importance, etc.). En permettant à des entreprises de faire leurs preuves sur un marché québécois dynamique, ces entreprises seront bien placées pour saisir les occasions d'affaires qui émaneront sur les marchés étrangers – comme notre rôle de fournisseur et d'opérateur du Circuit électrique a permis à AddÉnergie de saisir des occasions semblables à travers le Canada et maintenant aux États-Unis.

Malgré les avancées importantes du Québec dans l'adoption du VÉ, nous croyons que le gouvernement peut encore jouer un rôle actif dans l'éducation des Québécois sur les bénéfices de la voiture électrique, incluant la présentation de l'état du marché et des incitatifs pour stimuler les gens à acheter des VÉ. Ce pourrait être également une occasion de faire valoir les bénéfices pour les Québécois et sa filière industrielle d'être parmi les leaders dans l'adoption du VÉ.

En ce qui concerne le secteur du bâtiment, nous constatons aujourd'hui que l'un des types d'habitation où l'implantation d'une infrastructure de recharge peut représenter un défi important est celui des habitations multi-résidentielles. Dans le cas de bâtiments existants, l'installation de bornes de recharge peut nécessiter une mise à niveau coûteuse de l'installation électrique, de sorte qu'il est complexe de faire la transition avant qu'une masse critique de résidents fassent le saut vers le VÉ.

Conscients de cette réalité et dans une perspective à moyen et long terme, nous encourageons le gouvernement à promouvoir activement l'adoption de nouveaux standards de construction qui assureront l'installation facile, quand les besoins se confirmeront, d'une infrastructure adéquate de recharge pour toutes les nouvelles constructions multi-résidentielles au Québec. À cet égard, force est de reconnaître le leadership inspirant de plusieurs villes de Colombie-Britannique, dont la Ville de Vancouver, qui ont adopté de nouveaux standards de construction en vertu desquels tout nouveau projet de développement multi-résidentiel doit dorénavant inclure l'infrastructure de recharge pour 100% des cases de stationnement réservées aux résidents<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Voir à ce sujet : <https://vancouver.ca/streets-transportation/electric-vehicles.aspx>

## 1.2 Quels sont les potentiels d'efficacité énergétique inexploités au Québec? Quelles mesures d'efficacité énergétique ou de réduction à la source des demandes en énergie devraient être mises en œuvre?

Si l'adoption de plus en plus répandue du VÉ va logiquement entraîner une demande plus grande pour l'électricité au Québec, les technologies de recharge et de gestion de la demande énergétique, en retour, offrent un potentiel important d'économie et de gestion efficace de l'énergie.

À cet égard, nous croyons que dans un avenir rapproché l'installation de solutions de recharges dites intelligentes et connectées – c'est-à-dire reliées à un réseau et permettant une gestion à distance de l'énergie consommée – deviendra un incontournable. Cela est particulièrement vrai dans le contexte de la gestion de flottes de véhicules et de la recharge au travail, où nos outils de gestion de la consommation d'énergie permettent de recharger un parc de véhicules ou d'offrir un service de recharge aux employés tout en consommant l'énergie de manière efficace et économique.

Le potentiel d'économies et d'utilisation optimale de l'énergie disponible sur le réseau électrique est également présent au niveau résidentiel – et ce potentiel est appelé à croître au même rythme que l'adoption des VÉ au Québec. Dans ce contexte, nous recommandons au gouvernement d'encourager spécifiquement, via ses incitatifs, la mise en place de bornes de recharges résidentielles intelligentes et connectées qui permettent de gérer le moment et l'intensité de la recharge. Cela contribuera à minimiser l'impact sur le réseau d'une demande accrue d'énergie par les VÉ, en plus de favoriser les contrats de ventes d'électricité aux régions limitrophes grâce au « stockage tampon » que deviendront les véhicules électriques quand ils sont branchés au réseau via ces bornes intelligentes.

## 4. Financement

### 4.3 Quels instruments financiers ou pratiques innovantes pourraient être mis de l'avant afin de soutenir l'électrification et la réduction de GES?

Outre le maintien des mécanismes incitatifs actuels pour l'achat de VÉ, nous encourageons le gouvernement à explorer différents modes de soutien financier, sur plusieurs années, pour la mise en place accélérée de bornes de recharge, à la fois dans le secteur privé (stationnements en milieu de travail, flottes de VÉ), dans le secteur public (sur rue, dans les édifices gouvernementaux, incluant le secteur de l'éducation et de la santé, ainsi que les installations municipales telles que les parcs et arénes) et dans le secteur résidentiel, tout particulièrement les immeubles multi-logements. De telles initiatives, faut-il le rappeler, contribuent directement à une plus grande adoption des VÉ et assurent aux nouveaux utilisateurs une expérience positive de l'utilisation de leur nouveau véhicule propre.

Il en va de soi qu'investir directement – sous forme d'équité ou à travers des subventions – dans les entreprises créatrices de valeur de la filière de l'électrification des transports du Québec devrait faire partie des mandats explicites confiés à Investissement Québec, et que cet appui

devrait se manifester à toutes les étapes de la croissance de l'entreprise. À terme, le retour sur investissement pour les Québécois sera à la fois d'ordre économique et environnemental.

#### 4.2.2 Sur la base du principe d'additionalité, quel devrait être le rôle du gouvernement en matière de soutien financier?

Nous saluons l'approche pragmatique mise de l'avant par le gouvernement voulant faire en sorte que le soutien financier gouvernemental vise « seulement des réductions d'émission de GES qui n'auraient pas lieu dans le cours normal des affaires ». Dans la mesure où cette approche permet de maximiser les retombées des investissements publics, nous croyons qu'il s'agit de la meilleure façon de procéder.

Cela étant dit, nous encourageons le gouvernement à ne pas exclure de ses interventions tout ce qui contribue à l'*accélération* des réductions – même s'il est vrai qu'à terme, celles-ci pourraient effectivement se matérialiser à mesure qu'évolueront les technologies.

En effet, l'accélération des réductions comporte un bénéfice double pour le Québec : les émissions de GES réduites dans l'immédiat et, surtout, la contribution au positionnement de leader des entreprises québécoises actives dans la lutte aux changements climatiques.

Dans le même esprit, le gouvernement devrait s'assurer que ses interventions directes pour accélérer l'électrification ne viennent pas se substituer à l'expertise et à l'offre que le secteur privé québécois s'affaire présentement à développer. Nous croyons en effet que si le rôle de l'État comme catalyseur de l'électrification est fondamental, il serait souhaitable, qu'à terme, le résultat de l'intervention gouvernementale soit surtout caractérisé par un écosystème d'entreprises québécoises fortes, prêtes et équipées pour conquérir les marchés internationaux.