



# ***Confiance à l'égard de la mesure des combustibles propres – vague 2***

## **Sommaire**

**Préparé à l'intention d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) et de Mesures Canada (MC)**

Nom du fournisseur : Environics Research

Numéro du contrat : CW2346881

Valeur du contrat : 124 865,00 \$ (TVH incluse)

Date d'attribution des services : 23 janvier 2024

Date de livraison : 12 avril 2024

Numéro d'enregistrement : POR 117-23

Pour de plus amples renseignements sur ce rapport, veuillez communiquer avec ISDE à l'adresse : [ic.publicopinionresearch-recherchesurlopinionpublique.ic@canada.ca](mailto:ic.publicopinionresearch-recherchesurlopinionpublique.ic@canada.ca)

**This report is also available in English.**

## **Confiance à l'égard de la mesure des combustibles propres –vague 2**

### **Rapport final**

Préparé à l'intention d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) et de Mesures Canada (MC) par Environics Research

27 mai 2024

### **Permission de reproduire**

Le présent rapport de recherche sur l'opinion publique présente les résultats d'une étude quantitative et qualitative réalisée par Environics pour le compte d'ISDE et de MC. Le volet quantitatif a été mené en ligne auprès du grand public du 27 février au 22 mars 2024, tandis que le volet qualitatif s'est déroulé du 13 février au 10 mai 2024.

La présente publication peut être reproduite à des fins non commerciales seulement. Il faut avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite d'ISDE. Pour de plus amples renseignements sur ce rapport, veuillez communiquer avec ISDE à l'adresse : [publicopinionresearch-recherchesurlopinionpublique@ised-isde.gc.ca](mailto:publicopinionresearch-recherchesurlopinionpublique@ised-isde.gc.ca)

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Services publics et de l'Approvisionnement du Canada, 2024.

N° de catalogue : lu4-417/2024F-PDF

Numéro international normalisé du livre (ISBN) : 978-0-660-72591-8

This publication is also available in English under the title *Consumer Confidence in the Accuracy of Clean Fuel Measurement*

N° de catalogue : lu4-417/2024E-PDF (rapport final, en anglais)

ISBN : 978-0-660-72590-1

# 1. Résumé du rapport

## 1.1. Contexte et objectifs

Afin d'inciter la population canadienne à adopter les véhicules zéro émission (VZE) au cours des 10 à 15 prochaines années, le gouvernement fédéral a annoncé, dans son budget de 2021, l'octroi de 56,1 millions de dollars pour permettre à Mesures Canada d'élaborer et de mettre en œuvre un ensemble de codes et de normes relativement aux bornes de recharge et aux stations de ravitaillement au détail pour VZE. Cette mesure vise à fournir un cadre réglementaire aux fournisseurs de services de recharge et à faciliter le développement du réseau. Pour favoriser la réussite de cette initiative et accroître la confiance des consommateurs dans le marché des combustibles propres, Environics Research a mené en 2022 une étude quantitative et qualitative servant à établir des données de références sur la confiance dans l'exactitude des appareils de mesure des combustibles propres.

Cette deuxième vague de l'étude vise à mettre en lumière les éventuels changements dans la confiance des consommateurs à l'égard des appareils de mesure de combustibles propres au cours des dernières années et de faire le suivi de la connaissance du rôle de Mesures Canada dans l'élaboration de règlements et le respect des normes dans le secteur. Les résultats de 2024 fourniront des données de suivi qui viendront appuyer et orienter l'élaboration de règlements dans le secteur canadien des combustibles propres.

## 1.2. Méthodologie

### Phase quantitative

Environics Research a réalisé, du 27 février au 22 mars 2024, un sondage auprès de 1 268 Canadiens et Canadiennes âgés de 18 ans et plus qui possèdent actuellement ou qui ont l'intention de se procurer un véhicule électrique (VE). L'échantillon était composé de 1 030 propriétaires de VE et de 238 personnes qui envisagent l'achat d'un VE d'ici les deux prochaines années. Les résultats du sondage reflètent la répartition provinciale de la population qui possède un véhicule électrique ou hybride au Canada, ainsi que des Canadiens et Canadiennes qui envisagent cet achat. Les données du sondage ont également permis de cerner les propriétaires et les cadres supérieurs de petites entreprises canadiennes qui utilisent des VZE ou des véhicules hybrides.

Les répondants et répondantes au sondage ont été sélectionnés à partir d'une liste de membres inscrits à un panel en ligne. Puisque les échantillons utilisés dans les enquêtes par panel en ligne sont basés sur le libre choix et non sur un échantillon probabiliste aléatoire, aucune estimation formelle de l'erreur d'échantillonnage ne peut être calculée. La répartition régionale suivante a été obtenue pour le sondage :

Groupe cible	Propriétaires de VE	Futur-es acheteur-ses de VE
<b>Canada (total)</b>	<b>1 030</b>	<b>238</b>
Atlantique	47	25
Québec	402	40
Ontario	214	79
Man./Sask.	42	24
Alberta	59	30
C.-B. et territoires (régions combinées)	266	40

De plus amples renseignements quant à la méthodologie utilisée pour ce sondage se trouvent à l'annexe A.

### Phase qualitative

La phase qualitative consistait en une série d'entrevues en profondeur auprès d'investisseurs, de propriétaires de parc automobile, de fabricants et de fournisseurs de services liés aux combustibles propres. ISDE a fourni à Environics des listes de parties prenantes, dont des membres de divers groupes de travail, des propriétaires de véhicule électrique et des fabricants. Environics a également effectué une recherche documentaire afin de dresser une liste de contacts dans les entreprises et les organismes qui étaient admissibles à l'étude. Les participants et participantes ont été recrutés par courriel et invités à une entrevue téléphonique ou sur Zoom. Les entrevues se sont déroulées du 13 février au 10 mai 2024. Au total, 187 parties prenantes de partout au pays ont été invitées, et 30 ont accepté de prendre part à une entrevue.

### 1.3. Coût de la recherche

Le coût de cette recherche s'élève à 124 865,00 \$ (TVH incluse).

### 1.4. Principales constatations

#### Abréviations

VHR	Véhicule hybride rechargeable
VEB	Véhicule électrique à batterie
PAC	Pile à combustible
VZE	Véhicule zéro émission
SAVE	Systèmes d'alimentation pour véhicules électriques

## Résultats quantitatifs

### Possession et intention d'achat d'un VE

Les personnes qui possèdent un véhicule zéro émission (VZE) et celles qui envisagent de s'en procurer un ont été questionnées au sujet de leur véhicule actuel ou de celui qu'elles comptent acheter.

- Au Canada, les propriétaires de véhicule électrique possèdent le plus souvent un véhicule hybride rechargeable (VHR, 54 %), et le moins souvent un véhicule à pile à combustible (PAC) ou à hydrogène (7 %). Environ quatre personnes sur dix possèdent un véhicule électrique à batterie (VEB). Les propriétaires de VE conduisent généralement un modèle de 2020 ou plus récent ayant une autonomie approximative de 200 à 400 km. Chez les répondants et répondantes qui comptent acheter un VE d'ici les deux prochaines années, plus de sept sur dix visent un VHR (72 %).

### Comportement en matière de recharge – propriétaires de VEB et de VHR

Les propriétaires de VEB et de VHR ont été invités à répondre à une série de questions sur leurs habitudes et expériences en matière de recharge à domicile et aux bornes publiques.

#### *Recharge à domicile*

- Lors de la recharge à domicile, les propriétaires de VEB et de VHR utilisent plus fréquemment une borne fixe de niveau 2, suivie d'une prise standard de niveau 1. Les propriétaires de VHR (39 %) sont plus susceptibles que les propriétaires de VEB (25 %) d'utiliser une prise murale standard (niveau 1) à la maison, tandis que les propriétaires de VEB (50 %) utilisent davantage des bornes fixes ou avec câble de recharge (niveau 2). Environ une personne sur dix (9 %) affirme ne pas recharger son véhicule à domicile.

#### *Utilisation des bornes de recharge publiques*

- Une majorité de huit propriétaires de VHR et de VEB sur dix (80 %) rechargent leur véhicule ailleurs qu'à leur domicile, dont environ la moitié au moyen de bornes gratuites (53 %). Les pourcentages pour les autres options de recharge ailleurs qu'à domicile sont semblables à ceux de 2022, mais l'utilisation des Superchargeurs de Tesla a connu une hausse (passant de 21 % à 32 %).
- Parmi les 20 % des propriétaires de VHR et de VEB qui rechargent uniquement leur véhicule à leur domicile, quatre sur dix expliquent ne pas le faire ailleurs parce qu'ils ne s'éloignent jamais de chez eux. Parmi les autres raisons souvent invoquées, notons les inquiétudes concernant l'autonomie (26 %) et le fait qu'il faut trop de temps pour recharger le VE ailleurs qu'à domicile (21 %).
- Les bornes de recharge publiques de niveau 1 et 2 sont les plus utilisées par les propriétaires de VHR et de VEB. La moitié d'entre eux ont recours à une borne de niveau 1 (51 %) ou de niveau 2 (50 %) au moins toutes les deux semaines, alors que trois personnes sur dix (34 %) en disent de même pour les bornes de niveau 3. Ces données suivent une tendance semblable à celles de 2022.

### *Coût moyen par séance de recharge*

- Les propriétaires de VEB et de VHR qui rechargent leur véhicule ailleurs qu'à domicile devaient estimer le coût moyen par séance de recharge. Le tiers ont affirmé qu'il leur coûte habituellement moins de 10 \$ pour recharger leur véhicule. Les propriétaires de VEB étaient plus susceptibles d'estimer le coût à moins de 20 \$, tandis que les propriétaires de VHR ont plus souvent indiqué un coût par recharge de plus de 20 \$.

### *Expérience en matière de facturation aux bornes de recharge publiques*

- Les propriétaires de VHR et de VEB sont plus susceptibles de se voir facturer un tarif déterminé en fonction du temps où le VE est branché à la borne (en dollars par minute) lorsqu'ils utilisent des bornes publiques, ce qui concorde avec les données de 2022.
- Les personnes possédant un VEB sont plus susceptibles que celles ayant un VHR d'avoir déjà payé un tarif déterminé selon l'énergie fournie au véhicule (33 %). Les propriétaires de VHR, en revanche, sont plus susceptibles d'avoir payé des frais fixes par utilisation (en dollars par recharge) [37 %] ou un tarif fixe (en dollars par mois) [25 %].

### *Confiance dans les bornes de recharge publiques*

- Le niveau de confiance dans l'exactitude de la facturation est élevé et en hausse chez les propriétaires de VHR et de VEB. En effet, plus de huit personnes sur dix (85 %) ont au moins plutôt confiance dans l'exactitude de la facturation des bornes de recharge publiques pour VE, dont le tiers qui ont très confiance, ce qui représente une hausse de six points de pourcentage depuis 2022 (79 %).
- Les propriétaires de VHR et de VEB ont été interrogés plus précisément sur leur niveau de confiance dans différentes méthodes de facturation. Le niveau de confiance est élevé, s'élevant à au moins 80 % pour chacune des méthodes présentées. Les propriétaires de VHR et de VEB ont particulièrement confiance dans la tarification fixe (en dollars par mois) [90 %], suivie de près par la tarification en fonction du temps pendant lequel le VE est branché à la borne (en dollars par minute).
- En général, la confiance dans les différents aspects liés à la recharge est aussi élevée, plus des trois quarts des répondants et répondantes se sentent confiants quant à chaque aspect abordé. Les niveaux de confiance dans chaque aspect ont d'ailleurs légèrement augmenté depuis 2022. Les propriétaires de VEB sont plus susceptibles que les propriétaires de VHR d'avoir confiance dans le fait que le montant payé correspond à la recharge reçue (84 %) et que les services de recharge sont exacts (82 %).

### **Comportement en matière de ravitaillement – propriétaires de véhicule à pile à combustible ou à hydrogène**

Les propriétaires de véhicule à PAC ou à hydrogène ont été invités à répondre à une série de questions portant sur l'achat d'hydrogène, ainsi que sur leur expérience concernant les stations de ravitaillement en hydrogène.

- Les deux tiers des propriétaires de véhicule à PAC (67 %) disent acheter du combustible à base d'hydrogène au moins toutes les deux semaines. Le pourcentage qui en achète plus souvent (soit trois fois par semaine ou plus) a presque doublé depuis 2022.
- La confiance dans l'exactitude de la facturation aux stations de ravitaillement en hydrogène est élevée et en croissance, mais les propriétaires sont beaucoup plus susceptibles de se dire plutôt en confiance que très en confiance. Une majorité de huit propriétaires de véhicule à PAC sur dix (86 %) ont généralement confiance en l'exactitude de facturation aux stations publiques de ravitaillement en hydrogène, ce qui marque une légère hausse depuis 2022.
- En général, la confiance dans les différents aspects du ravitaillement en hydrogène est élevée, au moins les trois quarts des répondants et répondantes se sentent confiants quant à chaque aspect abordé. Les niveaux de confiance dans chaque aspect d'ailleurs légèrement augmenté depuis 2022.

### **Attitudes et perceptions – propriétaires et futurs acheteurs et acheteuses de VEB et de VHR**

Les personnes qui possèdent un VEB ou un VHR ou qui ont l'intention de s'en procurer un ont été invitées à répondre à une série de questions visant à cerner leurs attitudes et leurs perceptions à l'égard des bornes de recharge publiques.

#### *Renseignements sur le reçu*

- Comme c'était le cas à la vague précédente, tous les renseignements revêtent au moins une certaine importance, mais la grande majorité des propriétaires et des futurs acheteurs et acheteuses de VEB et de VHR trouvent que le coût total, le tarif, le temps de recharge et les frais fixes sont des éléments « très importants » du reçu.

#### *Préférences quant à l'affichage des renseignements de facturation*

- La majorité des personnes qui possèdent ou comptent se procurer un VEB ou un VHR (92 %) trouvent au moins plutôt important de connaître d'avance le coût de recharge du véhicule. Les futurs acheteurs et acheteuses sont plus susceptibles de trouver cette information très importante (71 %), comparativement aux propriétaires (56 %).
- Près des deux tiers des propriétaires et des futurs acheteurs et acheteuses seraient à l'aise d'utiliser des bornes de recharge qui fournissent les informations de facturation par télétransmission plutôt que par l'entremise d'un écran sur la borne même. Le niveau d'aise à cet égard est plus élevé chez les propriétaires (70 %) que chez les personnes ayant l'intention de se procurer un véhicule électrique (39 %).
- Les propriétaires ont très confiance pour ce qui est de voir les renseignements de facturation sur un reçu transmis par courriel (47 %), une application mobile (45 %), un reçu papier (45 %) ou sur la borne même (42 %). Les futurs acheteurs et acheteuses manifestent une plus grande confiance dans les reçus papier (58 %) que les propriétaires (44 %).

#### *Facteurs influant sur la confiance*

- Lorsqu'on demande aux répondants et répondantes ce qui pourrait influencer favorablement leur niveau de confiance dans l'exactitude des mesures aux bornes publiques, entre 85 % et 93 % indiquent que les options proposées auraient une influence positive forte ou modérée. Comme c'était le cas à la vague précédente, l'idée de recevoir immédiatement les détails de la facturation aurait la plus grande

influence (93 %), tandis que le fait de savoir qu'un mécanisme indépendant de règlement des différends est en place est l'énoncé le moins influent (85 %). Entre les propriétaires et ceux qui comptent le devenir, ces derniers sont plus susceptibles de considérer les options concernant l'accréditation comme ayant une influence positive forte ou modérée sur leur niveau de confiance.

### **Attitudes et perceptions – propriétaires et futurs acheteurs et acheteuses de véhicule à PAC**

Les personnes qui possèdent un véhicule à PAC ou qui ont l'intention de s'en procurer un ont été invitées à répondre à une série de questions visant à cerner leurs attitudes et leurs perceptions à l'égard des stations de ravitaillement en hydrogène.

- Comme c'était le cas à la vague précédente, les répondants et répondantes estiment que le coût total est l'information la plus importante qui devrait se trouver sur le reçu (89 %). Le poids d'hydrogène fourni (88 %), les frais fixes (88 %), le tarif (86 %) et le montant de la taxe de vente (86 %) sont aussi considérés comme des renseignements très importants.
- Alors que bon nombre de propriétaires et de futurs acheteurs et acheteuses de véhicule à PAC sont satisfaits des méthodes de facturation aux stations publiques de ravitaillement en hydrogène, plus de la moitié estiment qu'il est difficile de connaître la quantité d'hydrogène que leur véhicule reçoit.
- Selon les propriétaires et futurs acheteurs et acheteuses de véhicule à PAC, la transmission des détails de facturation immédiatement après la transaction et le fait de savoir que la performance des stations publiques de ravitaillement en hydrogène et l'exactitude de leurs mesures sont vérifiées périodiquement par des représentants accrédités influenceraient le plus favorablement leur niveau de confiance (chacune de ces mesures aurait une forte influence positive pour 57 % des gens).

### **Propriétaires de petite entreprise avec VE**

- Les propriétaires de PME possédant un VEB ou un VHR sont partagés quant à l'utilisation de ce véhicule pour leur entreprise : environ la moitié d'entre eux le font et l'autre moitié ne le font pas, ce qui concorde avec les résultats de la vague précédente.
- Le pourcentage de propriétaires de petite entreprise qui utilisent des bornes de recharge publiques a légèrement augmenté depuis 2022, plus de huit sur dix (85 %) affirmant y avoir recours pour recharger les VE de leur entreprise. Plus de la moitié d'entre eux disent utiliser des bornes gratuites (57 %) à cette fin; près de quatre sur dix se servent des Superchargeurs de Tesla (37 %), et trois sur dix, des bornes de recharge de ChargePoint (31 %). Ces résultats suivent des tendances semblables à ceux de 2022.

### **Connaissance de Mesures Canada**

- Les personnes qui possèdent un VE ou qui comptent s'en procurer un sont en grande partie au courant de la responsabilité de Mesures Canada quant à l'approbation, à la vérification et à l'inspection des pompes à essence, mais connaissent moins le rôle de l'organisme dans la réglementation des stations de ravitaillement en hydrogène. Quatre personnes sur dix savent que Mesures Canada est responsable des bornes de recharge pour VE. Trois sur dix, quant à elles, ignorent complètement que l'organisme est responsable de ces appareils.
- Sept personnes sur dix ont au moins déjà vu l'étiquette de Mesures Canada; près de quatre sur dix la connaissent un peu mieux.



## Intérêt dans les autres types de véhicules alimentés aux combustibles propres

- Les personnes qui possèdent actuellement un VE et celles qui comptent s'en procurer un s'intéressent davantage aux véhicules électriques à batterie (66 %), suivis des véhicules hybrides rechargeables (56 %). Les futurs acheteurs et acheteuses s'intéressent avant tout aux véhicules hybrides rechargeables (75 %). Environ quatre personnes sur dix s'intéressent aux véhicules à pile à combustible ou à hydrogène. Les autres types de moteur suscitent l'intérêt d'au plus deux personnes sur dix.

## Résultats qualitatifs

La phase qualitative de l'étude visait à évaluer la connaissance de Mesures Canada et de son rôle dans le secteur des combustibles propres, ainsi que la connaissance et la perception des exigences en matière d'exactitude des mesures et de performance relativement aux bornes de recharge et aux stations de ravitaillement en hydrogène pour véhicules électriques qui sont en cours d'élaboration au Canada.

### Connaissance de Mesures Canada et des normes en matière d'exactitude des mesures et de performance des appareils

Les représentants et représentantes du secteur des VZE connaissent en grande partie Mesures Canada et ses responsabilités en matière de surveillance réglementaire de la justesse de la facturation et de l'exactitude des mesures pour la recharge de véhicules électriques et le ravitaillement en hydrogène ou en carburant renouvelable. En général, ils sont surtout au courant de la surveillance réglementaire dans leur propre secteur, et supposent que ce rôle s'applique aussi aux autres secteurs (par exemple, les fabricants d'équipement d'alimentation de véhicules électriques comprennent le rôle de supervision de l'organisme dans le secteur des VE, et supposent pour la plupart qu'il en va de même pour le ravitaillement en hydrogène).

Les normes en matière d'exactitude des mesures et de performance des appareils qui sont en cours d'élaboration par Mesures Canada constituent une préoccupation de premier plan pour les fournisseurs de services de recharge et de ravitaillement et les fabricants d'équipement de recharge, de compteurs et d'autre équipement d'alimentation de véhicules électriques (SAVE). Toutes les parties prenantes ayant pris part aux entrevues sont bien au fait de l'élaboration de ces normes et exigences et suivent le processus de près; plusieurs sont d'ailleurs membres de groupes de travail sur la question, ce qui augmentait leur sensibilisation et leur niveau d'implication.

### Réactions générales

Les réactions aux normes en cours d'élaboration par Mesures Canada varient selon le type d'organisation, mais sont en général positives; toutes les parties prenantes ayant pris part aux entrevues sont favorables à une certaine forme de normalisation au sein du secteur, jugeant celle-ci nécessaire, et se réjouissent de voir des normes et exigences se concrétiser. De l'avis général, les normes doivent être justes et réalistes (tant pour les consommateurs que pour les parties prenantes), éliminer les goulots d'étranglement bureaucratiques et tâcher de faire progresser l'industrie. Les normes en cours d'élaboration sont considérées être généralement harmonisées avec celles développées dans d'autres juridictions, ce qui constitue un pas dans la bonne direction.

Les parties prenantes estiment que la normalisation et la réglementation du secteur viendront renforcer la confiance du marché et des consommateurs, puisqu'elles garantiront la justesse et la transparence. Cela dit, les opinions divergent quant à ce à quoi les normes en matière d'exactitude des mesures et les exigences de performance pourraient ressembler dans la pratique. Les grands thèmes suivants se sont dégagés.

*Les exigences en matière de vérification, d'approbation et de recertification doivent être réalistes et possibles afin d'éviter les retards dans le processus d'approbation.*

- Il est important de veiller à ce que l'exactitude et la fiabilité des bornes de recharge et stations de ravitaillement déjà sur le marché soient vérifiées et approuvées, en particulier si la facturation se fait par volume. De l'avis des parties prenantes, de telles mesures s'imposent depuis longtemps et auront une incidence sur la confiance du marché et des consommateurs.
- Certains représentants et représentantes jugent que les exigences en matière de vérification et de recalibrage qui sont proposées par Mesures Canada ne sont ni réalistes ni possibles; on s'inquiète notamment que Mesures Canada ne dispose pas des laboratoires et de l'équipement adéquats pour réaliser des vérifications d'une telle ampleur.
- En outre, les fabricants trouvent qu'il serait difficile et coûteux de vérifier l'exactitude de chaque appareil. Il est important de prendre cet aspect en considération au moment d'envisager la vérification et l'approbation des bornes qui arrivent ou se trouvent déjà sur le marché, puisque des exigences trop rigoureuses pourraient retarder l'exploitabilité des bornes sur le terrain et ainsi ralentir l'adoption des VE.
- Les participants et participantes ont proposé des solutions visant à atténuer les retards dans les processus de vérification et d'approbation, comme autoriser les vérifications par type plutôt que de devoir tester chaque appareil, autoriser les tests d'exactitude par des tiers ou permettre aux fabricants de réaliser leurs propres tests.

*Les parties prenantes insistent sur la nécessité de trouver un équilibre entre la protection des consommateurs et le déploiement efficace des normes d'exactitude.*

- L'exactitude des mesures est particulièrement importante lorsqu'il est question de transparence et de protection des consommateurs. Toutes les parties prenantes conviennent que Mesures Canada doit mettre en place une norme d'exactitude pour favoriser l'adoption des combustibles propres.
- Selon les fabricants, des normes trop strictes en matière d'exactitude des mesures (comme une résolution minimale de 0,001 kWh) pourraient constituer un obstacle et ralentir l'industrie. On craint notamment que les coûts supplémentaires imposés aux fabricants pour répondre à de telles normes d'exactitude finissent par être transmis aux consommateurs.
- Les représentants et représentantes de services publics d'électricité jugent toutefois que les fabricants demandent trop de flexibilité de la part de Mesures Canada. Les sociétés de services publics ont toujours répondu et continuent de répondre aux normes élevées établies par Mesures Canada, et les mêmes normes devraient s'appliquer au secteur des combustibles propres.
- Les parties prenantes ont suggéré de s'informer des exigences en matière d'exactitude qui sont en place dans d'autres pays et d'imiter ce qui fonctionne.

*L'enregistrement obligatoire pourrait affecter certaines organisations plus que d'autres.*

- Pour les grandes organisations comme les fabricants d'AVE et les services publics d'électricité, le temps nécessaire pour remplir les formulaires d'enregistrement à titre de fabricant, ou de fournisseur est négligeable. Toutefois, pour les propriétaires de petite entreprise (c'est-à-dire les fournisseurs potentiels) et les comités d'immeubles résidentiels à logements multiples, les exigences sont accablantes et peuvent constituer un obstacle à l'accès au marché.
- Plusieurs parties prenantes s'inquiètent des exigences pour les immeubles résidentiels à logements multiples, soulignant encore une fois que les normes sont difficiles à suivre avec une faible capacité. Cette opinion est partagée par les syndicats de copropriété de même que par les services publics d'électricité qui travaillent avec les conseils d'administration de copropriété à la mise en œuvre de solutions de recharge et de ravitaillement.
- Certains participants et participantes ont souligné que plus les fabricants, services publics, fournisseurs et autres intervenants doivent s'occuper de tâches administratives et fournir des efforts pour répondre aux normes d'exactitude des mesures et aux exigences de performance, plus les coûts seront élevés pour les consommateurs. L'essentiel est de trouver l'équilibre entre ce qui est nécessaire à la protection des consommateurs et ce qui risque de devenir un désavantage plutôt qu'un avantage.

*Les parties prenantes soulignent la nécessité de moderniser la Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz (LIEG) de façon à ce qu'elle soit mieux adaptée aux technologies liées aux combustibles propres.*

- Certains participants et participantes ont mis en évidence la nécessité de moderniser la LIEG afin de rattraper le marché des VZE. De leur avis, le cadre servant à l'élaboration des nouvelles normes et exigences n'est pas adéquat, puisqu'il a été conçu selon un modèle d'intégration verticale des services publics, et non du marché à intervenants multiples que l'on retrouve dans le secteur des VZE.
- La modernisation de la Loi doit aussi toucher la définition de « fournisseur ». Les parties prenantes ont relevé la difficulté de comprendre leurs responsabilités lorsqu'il est question de définir un « fournisseur » et de gérer les contestations, le recalibrage et la recertification, notant que les règlements élaborés doivent clarifier l'imputation et les responsabilités.

*L'harmonisation des normes et exigences à l'échelle internationale viendrait générer des gains d'efficacité pour les fabricants d'équipement d'alimentation de véhicules électriques, facilitant ainsi le déploiement de l'équipement.*

- Certains fabricants de bornes de recharge ont mentionné la nécessité d'harmoniser les normes, c'est-à-dire de mettre en place les mêmes normes à l'échelle du Canada et, idéalement, en s'alignant sur les exigences des États-Unis. En effet, plusieurs d'entre eux conçoivent des bornes pour les deux marchés; il peut donc être difficile de répondre aux exigences des deux pays.

### **Préoccupations et perceptions concernant l'exactitude de la mesure des combustibles propres**

À l'heure actuelle, les parties prenantes du secteur se préoccupent très peu de l'exactitude de la mesure des combustibles propres. Les fabricants sont confiants dans l'équipement qu'ils produisent, et plusieurs s'assurent à titre de pratique exemplaire de respecter les exigences d'autres pays (comme le *California Type Evaluation Program*) ou d'inclure des fonctionnalités visant à répondre aux normes éventuelles ou anticipées.

Les parties prenantes croient en général que les conducteurs de VZE se préoccupent eux-mêmes très peu de l'exactitude de la mesure des combustibles propres. Cela s'expliquerait par le fait que les gens ignorent que le secteur n'est pas réglementé, mais aussi par leur indifférence quant au coût réel d'utilisation des combustibles propres : au bout du compte, le coût est inférieur à celui de l'essence, et les consommateurs en sont donc satisfaits. Même si la confiance ne manque pas, les parties prenantes estiment tout de même que la mise en place de mesures de transparence et de contrôle au sein du secteur des combustibles propres constituera une avancée positive pour assurer la confiance des consommateurs.

### **Renforcement de la confiance dans la mesure des combustibles propres**

En général, la transparence est essentielle, et les parties prenantes estiment que la normalisation viendra renforcer la confiance du marché et des consommateurs quant à la mesure des combustibles propres. Alors que le secteur poursuit sa croissance, il sera important pour les consommateurs de comprendre la facturation des combustibles propres afin de continuer à progresser.

On a demandé aux participants et participantes de décrire l'effet qu'auraient des protocoles précis sur leur niveau de confiance dans l'exactitude des bornes de recharge et des stations de ravitaillement en combustibles propres. Tous se sont entendus pour dire que les quatre exigences renforceraient la confiance des consommateurs et du marché, mais qu'elles n'auraient que peu d'incidence sur de nombreuses parties prenantes déjà dans le secteur. La conception et la fabrication de l'équipement de recharge et de ravitaillement conformément aux normes canadiennes, de même que son approbation et son inspection par des représentants accrédités sont les exigences qui auraient la plus grande incidence sur la confiance. Les opinions étaient moins marquées quant à l'obligation d'afficher les renseignements de recharge et de ravitaillement durant la transaction et de rendre facilement accessible aux consommateurs l'information sur les bornes et stations ainsi que sur le processus utilisé.

### 1.5. Énoncé de neutralité politique et coordonnées

Par la présente, je certifie, en tant que cadre supérieur d'Environics, que les produits livrables sont entièrement conformes aux exigences du gouvernement du Canada en matière de neutralité politique, comme elles sont définies dans la Politique de communication du gouvernement du Canada et dans la Procédure de planification et d'attribution de marchés de services de recherche sur l'opinion publique. Plus particulièrement, les produits livrables ne font aucune mention des intentions de vote électoral, des préférences quant aux partis politiques, des positions des partis ou de l'évaluation de la performance d'un parti politique ou de son chef.



Tony Coulson  
Vice-président du groupe, Affaires générales et publiques  
Environics Research Group  
[tony.coulson@environics.ca](mailto:tony.coulson@environics.ca)  
613 699-6882

**Fournisseur :** Environics Research Group

Numéro de contrat de TPSGC : CW2346881

Date du contrat initial : 23 janvier 2024

Pour en savoir plus, veuillez communiquer avec ISDE à l'adresse :  
[ic.publicopinionresearch-recherchesurlopinionpublique.ic@canada.ca](mailto:ic.publicopinionresearch-recherchesurlopinionpublique.ic@canada.ca)