

## Sondage de 2022 des programmes de transport de marchandises écoénergétiques sur l'industrie du transport de marchandises

### Sommaire exécutif



#### Préparé pour Ressources naturelles Canada

Nom du fournisseur : Kantar

Numéro de contrat : 23483-220939/001/CY

Valeur du contrat : 88 758,68 \$

Date d'attribution du contrat : 6 janvier 2022

Date de livraison : 31 mars 2022

Numéro d'enregistrement : ROP 084-21

Pour obtenir de plus amples renseignements sur ce rapport, veuillez communiquer avec RNCAN à l'adresse [nrcan.por-rop.nrcan@canada.ca](mailto:nrcan.por-rop.nrcan@canada.ca).

*This report is also available in English.*

# **Sondage sur les programmes d'évaluation écoénergétique des flottes de transport des marchandises auprès de l'industrie du transport de marchandises**

## **Rapport final**

Préparé pour Ressources naturelles Canada par Kantar

Mars 2022

Ressources naturelles Canada (RNCan) a demandé à Kantar de mener une recherche sur l'opinion publique au sujet de l'industrie canadienne du transport de marchandises. L'objectif de cette recherche était d'évaluer les points de vue de l'industrie du camionnage lourd sur la réduction de la consommation de carburant et l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport de marchandises ainsi que d'établir un point de référence pour les futures mesures. Au total, 300 représentants de l'industrie canadienne du transport de marchandises qui se sont occupés ou étaient au courant de la gestion ou à la mise en œuvre de programmes et politiques en matière d'efficacité énergétique du transport pour la flotte de véhicules de l'entreprise ont été interrogés par téléphone en février et mars 2022. Cette publication rend compte des résultats de cette recherche.

This publication is also available in English under the title: 2022 Green Freight Programs Survey on Freight Industry

## **Autorisation de reproduction**

Cette publication ne peut être reproduite qu'à des fins non commerciales. Une autorisation écrite préalable doit être obtenue auprès de Ressources naturelles Canada. Pour obtenir de plus amples renseignements sur ce rapport, veuillez communiquer avec Ressources naturelles Canada à l'adresse : [nrcan.por-rop.nrcan@canada.ca](mailto:nrcan.por-rop.nrcan@canada.ca)

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Ressources naturelles, 2022.

Autorisation de reproduction À moins d'indication contraire, l'information contenue dans cette publication peut être reproduite, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission de Ressources naturelles Canada, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, que Ressources naturelles Canada soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite en collaboration avec Ressources naturelles Canada ou avec son consentement. Pour obtenir l'autorisation de reproduire l'information contenue dans cette publication à des fins commerciales, faire parvenir un courriel à : [nrcan.por-rop.nrcan@canada.ca](mailto:nrcan.por-rop.nrcan@canada.ca).

**Numéro de catalogue : M144-294/1-2022F-PDF**

**Numéro international normalisé du livre (ISBN) : 978-0-660-43567-1**

**Publications connexes (numéro d'enregistrement : Green Freight Programs Survey on Freight Industry 2022**

**Numéro de catalogue : M144-294/1-2022E-PDF**

**ISBN : 978-0-660-43566-4**

# 1. Sommaire exécutif

## 1.1. But et objectifs de la recherche

Le programme SmartWay a été conçu afin d'aider les entreprises canadiennes de transport de marchandises à améliorer la durabilité de la chaîne d'approvisionnement par la mesure, la comparaison et l'amélioration de l'efficacité du transport de marchandises, pour réduire les coûts associés au carburant pour les entreprises et favoriser un transport de marchandises de la façon la plus propre et la plus efficace possible. Bien que le programme ait été lancé aux États-Unis en 2004 par Environmental Protection Agency (EPA), en 2012, Ressources naturelles Canada (RNCan) a commencé à appliquer le programme au Canada.

La nécessité de réduire les émissions produites par les chaînes d'approvisionnement devient de plus en plus importante dans la prise de décisions des clients et des entreprises. Par conséquent, les entreprises consultent leurs partenaires commerciaux avec des objectifs semblables, et transforment l'efficacité du carburant et les réductions des émissions en propositions interentreprises. En transportant les marchandises de la façon la plus propre et la plus efficace possible, les partenaires SmartWay favorisent une productivité supérieure tout en protégeant l'environnement.

## 1.2. Objectifs de la recherche

L'objectif global de la recherche était d'évaluer les points de vue de l'industrie du camionnage lourd sur la réduction de la consommation de carburant et l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport de marchandises ainsi que de faire un suivi par rapport à un sondage de référence réalisé pour Ressources naturelles Canada en novembre 2018.

Les objectifs précis de la recherche incluaient :

- évaluer la connaissance du programme de partenariat du transport de marchandises SmartWay;
- déterminer les types de renseignements sur l'efficacité du carburant dont les entreprises font le suivi;
- comprendre l'importance perçue du suivi de la consommation de carburant;
- comprendre quelles activités de réduction du carburant, le cas échéant, ont été mises en œuvre et gérées au cours de la dernière année;
- déterminer quels programmes de transport écoénergétiques sont utilisés pour aider à faire le suivi de l'utilisation du carburant;
- comprendre dans quelles technologies de réduction du carburant, le cas échéant, l'industrie du transport de marchandises a investi;
- définir les obstacles à l'adoption d'activités et de technologies de réduction du carburant;

- déterminer les types et les sources d'information sur l'efficacité du carburant qui sont considérés comme étant utiles;
- comprendre quel impact, le cas échéant, la pandémie de COVID-19 a eu sur l'industrie du transport de marchandises.

Les résultats de cette recherche seront utilisés pour éclairer l'élaboration de programmes et de politiques pour Ressources naturelles Canada ainsi que pour s'attaquer à plusieurs priorités ministérielles du gouvernement du Canada, comme l'investissement dans les technologies propres présentant des avantages pour l'environnement et l'économie, et l'adoption d'un leadership national en matière de changement climatique par la protection de l'environnement et la croissance de l'économie.

### **1.3. Méthodologie**

Les conclusions de cette étude sont basées sur un sondage téléphonique réalisé du 18 février au 22 mars 2022 auprès de 300 représentants de l'industrie canadienne du transport de marchandises, plus précisément du transport de marchandises général (local et longue distance) et du transport de marchandises spécialisé (à l'exclusion des marchandises d'occasion), qui se sont occupés ou étaient au courant de la gestion ou de la mise en œuvre de programmes et politiques en matière d'efficacité énergétique du transport pour la flotte de véhicules de leur entreprise.

Le sondage a obtenu un taux de réponse global de 10,7 %. La marge d'erreur est de +/-6 %, avec un degré de confiance de 95 %, 19 fois sur 20.

L'échantillon a été tiré d'une liste achetée de codes du SCIAN 4841 (transport de marchandises général) et 4842 (transport de marchandises spécialisé, à l'exclusion des marchandises d'occasion). Une approche de type recensement a été adoptée, ce qui signifie que tout l'échantillon disponible a été utilisé pour réaliser les entrevues ci-dessous :

- 484110 : transport de marchandises général, local : N = 129
- 484121 et 484122 : transport de marchandises général, longue distance : N = 133
- 484220 et 484230 : transport de marchandises spécialisé, à l'exclusion des marchandises d'occasion : N = 38

Pour atteindre l'objectif général d'établissement de perspectives relatives à la réduction de l'utilisation de carburant et à l'amélioration de l'efficacité énergétique, l'étude explore les attitudes face à la consommation de carburant en évaluant l'importance de faire le suivi de la consommation de carburant, des activités liées à l'efficacité du carburant et de la participation à de telles activités, ainsi que des obstacles perçus à l'adoption d'activités et de technologies de réduction du carburant. L'étude explore également la connaissance des programmes écoénergétiques de transport des marchandises, la participation à ceux-ci et leur utilisation, en mettant l'accent sur le programme de formations Conducteur averti, le partenariat de transport SmartWay, le

programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport des marchandises et le programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro. L'étude portait également sur l'impact de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport de marchandises.

### **1.3.1. Analyses des sous-groupes, signification statistique et arrondissement**

Une analyse a été effectuée afin d'établir les différences entre les caractéristiques des entreprises, comme l'emplacement (la région), le type de flotte (privée, à louer ou les deux), le nombre de camions, le type de camions, la taille de l'entreprise, l'utilisation du suivi, l'utilisation de technologies ou d'activités de réduction du carburant ainsi que la connaissance des programmes écoénergétiques de transport de marchandises susmentionnés. De plus, des comparaisons avec les résultats du sondage de référence réalisé pour Ressources naturelles Canada en novembre 2018 ont aussi été effectuées. Seuls les écarts significatifs à un degré de confiance de 95 % sont indiqués dans le présent rapport<sup>1</sup>.

Les chiffres présentés dans le rapport sont arrondis au nombre entier le plus près. Les totaux ne sont pas nécessairement égaux à 100 %.

### **1.4. Valeur du contrat**

La valeur totale du contrat associé à ce projet était de **88 758,68 \$**, incluant les taxes applicables.

### **1.5. Énoncé de neutralité politique**

J'atteste, par les présentes, à titre de représentant de Kantar, que les produits livrables se conforment entièrement aux exigences en matière de neutralité politique du gouvernement du Canada énoncées 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 précisément, les produits livrables ne comprennent pas d'information sur les intentions de vote électoral, les préférences quant aux partis politiques, les positions des partis ou l'évaluation de la performance d'un parti politique ou de ses dirigeants.



Tanya Whitehead  
Kantar  
Vice-présidente

---

<sup>1</sup> Le nombre de points de pourcentage considéré comme statistiquement significatif varie selon la taille de l'échantillon. Par exemple, une différence de 3 % serait significative pour un échantillon de n = 1 000, mais pas pour un échantillon de n = 300.

## **1.6. Résumé des conclusions**

### **Profil des répondants**

Au total, 300 représentants de l'industrie canadienne du transport de marchandises ont été interrogés. La moitié des répondants interrogés provenaient d'entreprises comptant moins de dix employés (51 %), tandis que les 49 % restants comprenant dix employés ou plus.

Les entreprises représentées dans ce sondage étaient régionalement distribuées comme suit : Canada atlantique (6 %), Québec (31 %), Ontario (26 %), les Prairies (27 %) et la Colombie-Britannique (9 %).

Les entreprises interrogées avaient différents types de flottes : 39 % avaient exclusivement des flottes privées, 35 % avaient exclusivement des flottes à louer, et 24 % avaient une combinaison des deux.

De plus, 46 % des entreprises comptaient moins de dix camions dans leur flotte, tandis que 48 % en comptaient dix ou plus.

Les entreprises ont indiqué qu'elles avaient différents types de camions dans leurs flottes. Les plus courants étaient des semi-remorques fourgons (30 %), des camions à plate-forme (28 %), des gros porteurs (25 %) et des camions spécialisés (21 %). De plus, les camions ont tendance à être utilisés majoritairement pour du transport régional (62 %) (dans une région en particulier, habituellement dans un rayon de moins de 200 km du terminal d'attache) ou du transport longue distance (58 %) (à plus de 200 km du terminal d'attache) tandis que certains (18 %) assurent le dernier kilomètre (la dernière étape de la chaîne d'approvisionnement, où un colis est transféré d'une entreprise à un consommateur).

### **Programmes écoénergétiques de transport des marchandises**

La connaissance des programmes de transport écoénergétiques et la participation à ceux-ci dans l'industrie canadienne du transport de marchandises demeure la même que dans le sondage de 2018 et continue d'être relativement basse. Un peu plus du tiers (36 %) des entreprises canadiennes de transport de marchandises disent connaître (4 ou 5 sur une échelle de 5 points) au moins l'un des programmes écoénergétiques canadiens de transport suivants : le programme de formations Conducteur averti, le programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport des marchandises, le partenariat de transport SmartWay ou le programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro.

Aucun changement n'a été observé depuis le sondage de 2018 relativement à la participation aux programmes écoénergétiques de transport, avec environ une entreprise sur quatre (26 %) qui participe à au moins un programme. La participation continue d'être la plus forte dans les programmes de formations Conducteur averti (11 %) et le partenariat de transport SmartWay (9 %), suivi du programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (8 %), du programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport des marchandises (5 %) et des « autres » programmes écoénergétiques de transport de marchandises (4 %).

La connaissance varie selon le programme : le programme de formations Conducteur averti est le plus connu (21 %), suivi du partenariat de transport SmartWay (17 %), du programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (16 %) et du programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport des marchandises (11 %). Comme en 2018, les entreprises qui connaissent davantage les programmes écoénergétiques de transport sont également plus susceptibles d'y participer.

### **Suivi de la consommation de carburant et investissement dans les technologies de réduction du carburant**

Comme en 2018, la majorité (82 %) des entreprises de l'industrie canadienne du transport de marchandises considèrent que le suivi de la consommation de carburant est important (4 ou 5 sur une échelle de cinq points), et les deux tiers (66 %) considèrent que c'est « très » important. En 2018, les différences démographiques entre les entreprises jouaient un rôle dans les perceptions de l'importance du suivi de la consommation de carburant. En 2022, les perceptions sont semblables, compte non tenu des caractéristiques démographiques, surtout en ce qui concerne le suivi du carburant.

Compte tenu de l'importance perçue du suivi de la consommation de carburant, il n'est pas étonnant de constater que toutes les entreprises de l'industrie canadienne du transport de marchandises (98 %) font au moins le suivi de certains renseignements liés à l'efficacité du carburant de leurs flottes ou investissent dans au moins une technologie ou une activité de réduction du carburant (92 %).

Les renseignements les plus souvent suivis incluent :

- la consommation de carburant (90 %);
- le nombre total de kilomètres parcourus (89 %);
- les habitudes de conduite (69 %);
- la vitesse moyenne (65 %);
- la marche au ralenti (63 %);
- les kilomètres parcourus à vide chaque année (51 %);
- la charge utile moyenne annuelle (51 %).

Les technologies dans lesquelles les entreprises investissent le plus souvent et les activités les plus souvent entreprises incluent :

- les appareils électroniques à bord (67 %);
- les groupes auxiliaires de puissance et/ou chauffages de cabine (59 %);
- les programmes d'instructeur de conduite ou programmes incitatifs (50 %);
- les technologies des pneus (50 %);
- l'équipement anti-marche au ralenti (43 %);
- les équipements aérodynamiques pour les camions (40 %);
- les programmes améliorés d'utilisation des capacités de remorques (33 %);

- les équipements aérodynamiques pour les remorques (31 %);
- le remplacement de moteur (30 %).

De 2022 à 2018, les investissements dans certaines technologies ont baissé : les appareils électroniques à bord (67 % comparativement à 77 % en 2018), les groupes auxiliaires de puissance et/ou chauffages de cabine (59 % comparativement à 66 %) et l'équipement anti-marche au ralenti (43 % comparativement à 51 %). Cela peut être causé par les investissements déjà effectués par les entreprises et par les flottes plus modernes qui sont déjà équipées de ces technologies.

### **Formation des conducteurs**

Les deux tiers (66 %) des entreprises de transport des marchandises attribuent au moins un peu de temps chaque année à la formation, tandis qu'à peine plus du quart des entreprises (28 %) n'attribuent aucun temps à la formation des conducteurs. Un peu moins d'une entreprise de transport des marchandises sur cinq (17 %) offre des formations sur la conduite écologique en particulier.

### **Obstacles à l'adoption ou à la mise en œuvre d'activités ou de technologies de réduction du carburant**

La plupart des entreprises canadiennes de transport des marchandises (89 %) disent être confrontées à des obstacles lorsqu'elles essaient d'adopter ou de mettre en œuvre des activités ou des technologies de réduction du carburant. Les priorités concurrentes constituent un plus grand obstacle en 2022 qu'en 2018 (citées par 46 % des répondants, comparativement à 36 %) tandis que l'importance du manque de participation de la haute direction en tant qu'obstacle a baissé par rapport à 2018 (9 % comparativement à 14 %). Les autres obstacles courants incluent l'incertitude au sujet du retour sur investissement (51 %), le manque de ressources humaines ou de temps (47 %), l'incertitude au sujet du rendement des activités ou des technologies de réduction du carburant (44 %), les priorités opérationnelles concurrentes (36 %), le manque de fonds (34 %) et le manque de connaissances (33 %).

### **Information sur l'efficacité du carburant**

Les entreprises canadiennes de transport des marchandises ont dû indiquer quels types d'information sur l'efficacité du carburant ils jugeaient les plus utiles à partir d'une liste définie. Comme en 2018, environ les trois-quarts des entreprises considèrent le rendement sur la route des technologies écoénergétiques (74 %) et les cotes de consommation de carburant pour les poids lourds (72 %) comme étant utiles. Plus de la moitié des entreprises (56 %) continuent de penser qu'une analyse de rentabilisation de l'adoption de technologies et de pratiques écoénergétiques est utile. Un peu moins d'entreprises considèrent que les données sur l'efficacité énergétique de la flotte de poids lourds du Canada (45 %) et les témoignages sur la transition des flottes à des opérations de décarbonisation (41 %) sont utiles.

## **Impact de la COVID-19**

Les répondants ont dû répondre à des questions sur l'impact qu'a eu la pandémie de COVID-19 sur leur entreprise. Un peu plus de la moitié (51 %) de ceux-ci ont indiqué que la pandémie de COVID-19 avait eu un impact négatif (1 ou 2 sur une échelle de cinq points), tandis que 15 % ont mentionné que la pandémie de COVID-19 avait eu un impact positif sur leur entreprise.

Les trois premières raisons citées parmi les impacts négatifs étaient :

- le manque de travailleurs et de conducteurs (40 %);
- les mandats, les restrictions ou les confinements du gouvernement (22 %);
- le ralentissement des activités générales de l'entreprise causé par la pandémie (12 %).

Les trois premières raisons citées parmi les impacts positifs étaient :

- l'augmentation des activités, de la demande de services ou du volume de travail (53 %);
- le fait que plus de gens restaient à la maison (15 %);
- le titre de service essentiel attribué à l'entreprise (10 %).

Les entreprises ont également dû répondre à des questions sur l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les investissements liés à la réduction du carburant, à l'achat de nouveaux camions et à la réadaptation. Environ deux répondants sur trois ont indiqué que la pandémie n'avait eu aucun impact sur l'investissement dans la réduction du carburant (64 %) ou la réadaptation (67 %), tandis que 49 % ont mentionné qu'elle n'avait eu aucun impact sur l'investissement dans les nouveaux camions.

## **Différences démographiques**

Une analyse a été effectuée afin d'établir les différences basées sur les caractéristiques de l'entreprise, comme la région, le type de flotte (privée, à louer ou les deux), le nombre de camions, le type de camions, etc. La plupart des caractéristiques de l'entreprise n'ont pas d'impact sur les perspectives et le comportement de l'entreprise en ce qui a trait à la réduction de la consommation de carburant et à l'amélioration de l'efficacité énergétique, mais le nombre de camions semble jouer un rôle.

Les entreprises comptant 20 camions ou plus dans leur flotte ont tendance à avoir des perspectives et des comportements différents en ce qui concerne l'efficacité du carburant. Plus précisément :

- Elles connaissent davantage le partenariat de transport SmartWay que les entreprises comptant moins de 20 camions (29 % comparativement à de 7 à 9 %).
- Elles sont plus susceptibles de participer à au moins un programme écoénergétique de transport (42 % comparativement à de 15 à 19 %).

- Elles sont plus susceptibles d'investir dans des technologies et des activités que celles qui ont moins de camions.
- Elles sont plus susceptibles d'offrir la formation que celles qui ont moins de 20 camions (28 % comparativement à de 12 à 16 %).

## **Conclusions**

En résumé, l'industrie canadienne de transport des marchandises a toujours une faible connaissance des programmes écoénergétiques de transport de Ressources naturelles Canada, mais les conclusions des recherches indiquent qu'elle démontre un grand intérêt pour l'amélioration de l'efficacité énergétique.

### ***Faible participation***

La participation aux programmes écoénergétiques de transport dans l'industrie du transport de marchandises continue d'être relativement faible, ce qui est particulièrement vrai pour les entreprises qui ont des flottes de véhicules privés ou des flottes de moins de 20 camions. La faible participation est probablement causée par la faible connaissance des programmes, compte tenu de la grande importance qu'accordent les entreprises au suivi de la consommation de carburant ainsi que de leur grande participation aux activités de suivi et de leurs investissements dans les technologies et les activités liées à l'efficacité du carburant.

### ***Obstacles aux activités ou aux technologies liées à l'efficacité du carburant***

La majorité des entreprises de l'industrie du transport de marchandises investit dans au moins une technologie ou une activité de réduction du carburant, mais la plupart de celles-ci sont confrontées à des obstacles lorsqu'elles essaient d'adopter ou de mettre en œuvre des activités ou des technologies de réduction du carburant. L'élimination des obstacles relatifs au manque de connaissances sur les activités ou les technologies liées à l'efficacité du carburant et aux incertitudes au sujet du rendement des différentes technologies d'efficacité du carburant et du retour sur investissement pourrait encourager davantage l'adoption du suivi de l'efficacité du carburant et de technologies liées à l'efficacité du carburant dans l'industrie du transport de marchandises.

### ***Sensibilisation des petites flottes (moins de 20 camions)***

De plus, la sensibilisation des entreprises qui ont des flottes plus petites (de moins de 20 camions) peut aussi aider à augmenter l'adoption, compte tenu de la participation généralement plus faible aux programmes écoénergétiques de transport des marchandises et à l'adoption également plus faible du suivi de l'efficacité du carburant et des technologies liées à l'efficacité du carburant.

### ***Impact de la COVID-19***

Il est important de tenir compte de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les résultats de cette étude. Plus précisément, plus de la moitié des entreprises ont indiqué que la pandémie de COVID-19 avait eu un impact négatif sur elles, ce qui a probablement un impact sur la volonté et la capacité financière de l'industrie du transport de marchandises en ce qui a trait aux investissements dans ce domaine ainsi que sur la capacité, compte tenu des pénuries de main-d'œuvre.