



Natural Resources
Canada

Ressources naturelles
Canada

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Rapport final

Préparé pour Ressources naturelles Canada

Nom du fournisseur : Phoenix SPI

Numéro de contrat : CW2341261

Date d'attribution du contrat : 2023-12-11

Valeur du contrat : 78 044,58 \$ (incluant les taxes applicables)

Date de présentation du rapport : 2024-03-27

Numéro d'enregistrement : POR n° 097-23

Pour plus d'information, veuillez envoyer un message à l'adresse : nrcan.por-rop.rncan@canada.ca

This report is also available in English.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de
l'industrie

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie Rapport final

Préparé pour Ressources naturelles Canada
Nom du fournisseur : Phoenix Strategic Perspectives Inc.
Mars 2024

Ce rapport de recherche sur l'opinion publique présente les résultats d'un sondage téléphonique de 15 minutes réalisé auprès de représentants de l'industrie canadienne du transport de marchandises qui soit participant à la gestion ou à la mise en œuvre de programmes et de politiques d'efficacité énergétique visant la flotte de camions de l'entreprise, soit sont au courant de ces initiatives. Le travail sur le terrain s'est déroulé du 3 janvier au 1^{er} février 2024.

Autorisation de reproduction

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 de plus amples renseignements au sujet du présent rapport, veuillez communiquer avec Ressources naturelles Canada à l'adresse : nrcan.por-rop.rncan@canada.ca

Numéro de catalogue :
M144-294/2024F-PDF

Numéro international normalisé du livre (ISBN) :
978-0-660-70737-2

This publication is also available in English under the title: *2024 Greening Freight Programs industry survey*.

Publication connexe (numéro d'enregistrement : POR n° 097-23) :
Numéro de catalogue : M144-294/2024E-PDF
ISBN : 978-0-660-70736-5

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Ressources naturelles, 2024

Préparé pour Ressources naturelles Canada

**Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de
l'industrie**

Table des matières

Sommaire	1
1. But et objectifs de la recherche et utilisation prévue des résultats	1
2. Méthodologie	2
3. Valeur du contrat	2
4. Déclaration de neutralité politique	2
5. Notes aux lecteurs.....	3
6. Résumé des constats.....	3
Constats détaillés.....	7
1. Le profil des entreprises ayant répondu au sondage.....	7
3. Les programmes de financement gouvernementaux	12
3. Les évaluations énergétiques des flottes	16
4. Les initiatives de modernisation	18
5. Les réalimentations et conversions de moteur.....	22
6. Les communications.....	26
7. Le profil des flottes.....	27
Annexe	33
1. Spécifications techniques.....	33
2. Questionnaire du sondage	35

**Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de
l'industrie**

Liste des diagrammes

Diagramme 1 : Lieu du siège social.....	7
Diagramme 2 : Taille de l'entreprise – Employés	8
Diagramme 3 : Nombre de camionneurs employés par les entreprises ayant répondu au sondage	9
Diagramme 4 : Formation sur la conduite écoénergétique.....	10
Diagramme 5 : Éléments servant à mesurer l'efficacité des véhicules	11
Diagramme 6 : Financement du gouvernement à l'appui de la modernisation.....	12
Diagramme 7 : Connaissance des programmes de transport écoénergétique du gouvernement fédéral	13
Diagramme 8 : Connaissance des programmes provinciaux et territoriaux à l'appui de la modernisation	14
Diagramme 9 : Participation à des programmes de transport écoénergétique	15
Diagramme 10 : Évaluation énergétique effectuée par un tiers.....	16
Diagramme 11 : Raisons invoquées pour ne pas avoir envisagé de procéder à une évaluation énergétique	17
Diagramme 12 : Modernisation de la flotte	18
Diagramme 13 : Nombre de camions ayant fait l'objet d'une modernisation au cours de la dernière année	19
Diagramme 14 : Initiatives de modernisation	20
Diagramme 15 : Obstacles à la modernisation	21
Diagramme 16 : Connaissance des réalimentations et conversions de moteur de camions existants	22
Diagramme 17 : Pourcentage des camions ayant fait l'objet d'une réalimentation ou conversion de moteur	23
Diagramme 18 : Type de carburant utilisé pour les réalimentations ou conversions de moteur de camions existants	24
Diagramme 19 : Raisons invoquées pour justifier le désintérêt de l'entreprise à l'égard des réalimentations et conversions de moteur.....	25
Diagramme 20 : Information jugée utile pour le processus décisionnel.....	26
Diagramme 21 : Type de flotte	27
Diagramme 22 : Nombre de camions.....	28
Diagramme 23 : Pourcentage de camions de la flotte qui ont moins de cinq ans	29
Diagramme 24 : Type de camions de la flotte	30
Diagramme 25 : Utilisation des camions	31
Diagramme 26 : Nombre de kilomètres parcourus par jour.....	32

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Sommaire

Le ministère des Ressources naturelles du Canada (RNCan) a chargé Phoenix Strategic Perspectives (Phoenix SPI) de mener une enquête pour évaluer les connaissances de l'industrie des véhicules de poids moyen et lourd pour le transport de marchandises par rapport aux évaluations énergétiques des flottes, aux initiatives de modernisation des camions et des remorques ainsi qu'aux réalimentations et aux conversions de moteur, et le recours de l'industrie à ces interventions.

1. But et objectifs de la recherche et utilisation prévue des résultats

Les trois programmes de transport écoénergétique de marchandises (SmartWay, Conducteur averti et Programme de transport écoénergétique de marchandises) de RNCan visent à offrir de la formation, des outils et des ressources pour aider les flottes de véhicules du Canada à réduire la consommation de carburant, les coûts d'exploitation et les émissions nocives produites par les véhicules. L'objectif de la recherche était d'évaluer les points de vue concernant la réduction de la consommation de carburant et l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport de marchandises par des véhicules de poids moyen et lourd.

La recherche visait les objectifs suivants :

- déterminer si les entreprises ont modernisé leur flotte et, le cas échéant, les types de modernisation effectués au cours des trois dernières années;
- comprendre les obstacles, le cas échéant, à la modernisation de la flotte;
- évaluer le recours aux évaluations énergétiques de la flotte et les perceptions concernant l'importance de telles évaluations;
- comprendre l'intérêt pour les évaluations énergétiques de la flotte, y compris les raisons pour lesquelles les entreprises n'ont pas songé à procéder à une évaluation;
- mesurer l'importance perçue des programmes de financement du gouvernement qui soutiennent la modernisation des flottes;
- évaluer le niveau de connaissance concernant le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport¹ et les programmes de remises provinciaux et territoriaux pour la modernisation des flottes;
- mesurer la participation aux programmes de financement gouvernementaux visant la modernisation des flottes et déterminer les types de financement préférés;
- comprendre si le financement gouvernemental incitera les entreprises à envisager de moderniser leurs flottes;
- explorer le recours aux réalimentations et aux conversions de moteur et le niveau de connaissance à ce sujet;
- comprendre si le financement gouvernemental incitera les entreprises à envisager les réalimentations et conversions de moteur pour leurs véhicules;
- évaluer l'intention de procéder à des réalimentations et conversions de moteur au cours des deux ou trois prochaines années.

¹ Ce programme, qui a depuis été remanié et renommé Programme de transport écoénergétique de marchandises (PTEM), a été lancé le 12 décembre 2022.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Les résultats de cette recherche serviront à : 1) améliorer la compréhension de RNCan concernant les points d'inflexion et les besoins potentiels en matière d'aide financière fédérale afin d'accroître le nombre de VZE achetés et les initiatives de modernisation; et 2) éclairer l'élaboration de programmes et de politiques pour les ressources naturelles ou en lien avec les priorités ministérielles et du gouvernement du Canada.

2. Méthodologie

Un sondage téléphonique de 15 minutes a été mené auprès d'un échantillon aléatoire de 300 représentants de l'industrie canadienne du transport de marchandises qui occupent les fonctions de propriétaire-exploitant ou de cadre supérieur. La base d'échantillonnage a été achetée de Dun & Bradstreet (D&B Canada) et tirée du code SCIAN 4841 (transport par camion de marchandises diverses), plus précisément 48411 (transport local) et 48412 (transport sur de longues distances), et du code SCIAN 4842 (transport par camion de marchandises spéciales [sauf les biens usagés] – Transport local, plus précisément 484220 (transport local) et 484230 (transport sur de longues distances)).

Tous les répondants participaient à la gestion ou à la mise en œuvre de programmes et de politiques d'efficacité énergétique pour la flotte de camions de l'entreprise, ou connaissaient bien ces initiatives. Trente-sept pour cent (37 %) des répondants se disaient très informés à cet égard et 63 % s'estimaient assez bien informés. Les résultats, qui ont été pondérés pour refléter la répartition réelle des entreprises exerçant des activités dans ce secteur au Canada, peuvent être considérés comme exacts avec une marge d'erreur de plus ou moins 6 %, 19 fois sur 20. Les résultats relatifs aux sous-groupes de l'échantillon total comportent de plus grandes marges d'erreur. Le travail sur le terrain s'est déroulé du 3 janvier au 1^{er} février 2024. De plus amples renseignements sur la méthodologie se trouvent à l'annexe : [Spécifications techniques](#).

3. Valeur du contrat

La valeur du contrat s'élevait à 78 044,58 \$ (incluant les taxes applicables).

4. Déclaration de neutralité politique

En ma qualité de cadre supérieure de Phoenix Strategic Perspectives, je certifie par la présente que les produits livrés sont en tout point conformes aux exigences du gouvernement du Canada en matière de neutralité politique qui sont décrites 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 finaux ne comprennent pas de renseignements sur les intentions de vote aux élections, les préférences de partis politiques, les positions vis-à-vis de l'électorat ou l'évaluation de la performance d'un parti politique ou de son dirigeant.



Alethea Woods
Présidente
Phoenix Strategic Perspectives Inc.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

5. Notes aux lecteurs

- Tous les résultats du rapport sont exprimés en pourcentage, sauf indication contraire. Tout au long du rapport, les pourcentages peuvent ne pas toujours totaliser 100 en raison de l'arrondissement et/ou des réponses multiples offertes par les répondants.
- Le nombre de répondants change parfois parce que des questions ont été posées à des sous-échantillons de participants. Les lecteurs doivent en être conscients et faire preuve de prudence lorsqu'ils interprètent les résultats en fonction d'un plus petit nombre de répondants.
- Les écarts entre les sous-groupes sont mentionnés dans le rapport. Les écarts qui n'ont pas été abordés signifient qu'ils n'étaient pas suffisamment importants pour être relevés.
 - Lorsque l'on fait mention des écarts entre les sous-groupes, si des catégories ne sont pas abordées (par exemple, si deux régions sur quatre font l'objet d'une comparaison), on peut présumer que des différences significatives n'ont été relevées que dans les catégories mentionnées.
 - Seules les différences entre les sous-groupes qui sont statistiquement significatives au niveau de confiance de 95 % et qui se rapportent à un sous-groupe d'au moins 20 personnes, ou celles qui font ressortir une tendance, sont décrites dans le rapport.
- Lorsque c'est pertinent, les résultats sont comparés à des sondages similaires menés en 2018, durant l'hiver 2022, et au cours de l'automne 2022/l'hiver 2023. Afin de faciliter les références à travers le rapport, le sondage mené durant l'hiver 2022 est dénommé '2022', et celui mené au cours de l'automne 2022/l'hiver 2023 est dénommé '2023'.
- Le questionnaire du sondage figure dans l'[annexe](#) du rapport.

6. Résumé des constats

Le profil des entreprises

- Les entreprises représentées dans le présent sondage se répartissent comme suit à l'échelle régionale : Canada atlantique (9 %), Québec (16 %), Ontario (35 %) et Ouest canadien (24 %).
- La plupart des entreprises comptent moins de 100 employés : 29 % comptent moins de cinq employés, 60 % emploient entre cinq et 99 salariés, et 11 % des entreprises sondées ont déclaré avoir 100 employés ou plus.
- La grande majorité des entreprises ont moins de 100 camions dans leur flotte. Plus précisément, 58 % des entreprises ont entre cinq et 99 camions et 30 % possèdent moins de cinq camions.
- Plus du tiers des entreprises (38 %) offrent une formation sur la conduite écoénergétique à leurs camionneurs; 60 % ne le font pas.

Les programmes de financement gouvernementaux

- Selon la majorité des représentants de l'industrie du transport de marchandises sondés, les programmes de financement gouvernementaux qui soutiennent la modernisation des flottes sont importants, à tout le moins dans une certaine mesure. Plus précisément, 38 % ont déclaré

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

que ces programmes sont très importants, tandis que 25 % les considéraient comme assez importants.

- Peu de répondants connaissaient les programmes de remises provinciaux et territoriaux pour le transport écoénergétique; 15 % des représentants de l'industrie du transport de marchandises sondés ont déclaré spontanément être au courant de ces programmes de remises.
- Les programmes de transport écoénergétique du gouvernement fédéral sont relativement peu connus : 21 % des représentants de l'industrie du transport de marchandises sondés ont déclaré connaître l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro, 17 % connaissaient la série de formations Conducteur averti, 16 % étaient au courant du Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds à zéro émission et 14 % connaissaient le Programme de transport écoénergétique de marchandises.

Les évaluations énergétiques de la flotte

- Neuf pour cent (9 %) des entreprises ont demandé à un tiers d'effectuer une évaluation énergétique de leur flotte. Parmi les entreprises qui n'ont pas procédé à une évaluation énergétique, 26 % envisageraient de faire appel à un tiers pour cet exercice.
- Les représentants de l'industrie du transport de marchandises ayant déclaré que leur entreprise n'envisagerait *pas* de demander à un tiers d'effectuer une évaluation énergétique étaient plus susceptibles d'expliquer que ce n'était pas nécessaire lorsqu'on leur a demandé d'en expliquer les raisons. La situation est la même qu'en 2023. Cette année, quatre personnes sur 10 ont déclaré que leur entreprise n'avait pas besoin d'une évaluation parce qu'elle ne prévoyait pas moderniser sa flotte (34 %) ou qu'il n'était pas nécessaire de procéder à une modernisation (6 %).

Les initiatives de modernisation

- Un quart (25 %) des entreprises sondées ont modernisé les camions de leur flotte au cours de la dernière année et 72 % n'ont apporté *aucun* type de modernisation.
- Parmi les entreprises qui ont récemment modernisé leurs camions, 58 % ont installé des radiateurs de chauffage de cabine. Ensuite, 44 % ont opté pour des climatiseurs de cabine, 41 % ont choisi un régulateur de vitesse prédictif et des groupes auxiliaires de puissance.
- Le coût est toujours l'obstacle le plus souvent mentionné : 39 % ont indiqué qu'il s'agissait de l'obstacle auquel était confrontée leur entreprise. En revanche, 23 % des entreprises ne se sont heurtées à aucun obstacle dans la modernisation de leurs camions.

Les réalimentations et conversions de moteur

- Cinquante-sept pour cent (57 %) des entreprises sondées savent apparemment que les réalimentations et conversions de moteur de camions peuvent être une solution rentable plutôt que d'acheter de nouveaux véhicules d'un fabricant d'équipement d'origine. Cependant, seulement 19 % des entreprises ont procédé à des réalimentations et conversions de moteur au sein de leur flotte.
- Soixante-quatre pour cent (64 %) des entreprises ne sont *pas* intéressées de procéder à des réalimentations et conversions de moteur dans les deux ou trois prochaines années. Parmi

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

celles-ci, 30 % ont invoqué le coût élevé pour justifier leur désintérêt, 23 % estiment qu'un tel processus ne revêt aucune valeur ou qu'elles ne réaliseront pas suffisamment d'économies et 22 % prévoient acheter une nouvelle flotte.

Les communications

- Plus de la moitié des répondants ont trouvé divers types d'information utiles, y compris les cotes de consommation de carburant des véhicules moyens et lourds (65 %), le rendement sur route des technologies écoénergétiques (58 %), le bien-fondé de l'adoption de technologies et de pratiques écoénergétiques (54 %), les histoires sur le changement de la flotte pour la décarbonisation des opérations (46 %) et les données sur l'efficacité énergétique de la flotte de véhicules lourds du Canada (46 %).

Le profil de la flotte

- Les répondants ont fait mention d'une vaste gamme de flottes; 39 % exploitent exclusivement des flottes destinées à la location, 37 % exploite exclusivement des flottes privées et 24 % exploitent à la fois des flottes destinées à la location et des flottes privées.
- Quarante et un pour cent (41 %) des représentants de l'industrie du transport de marchandises ont indiqué que jusqu'à un quart de la flotte de leur entreprise a moins de cinq ans.
- Quarante-neuf pour cent (49 %) des entreprises de transport de marchandises sondées ont des camions à remorque fermée dans leur flotte, suivies de 18 % qui possèdent des camions à plate-forme et de 17 % qui ont des camions spécialisés.
- Soixante-quinze pour cent (75 %) des entreprises sondées utilisent leurs camions pour des livraisons régionales, 61 % pour de longs parcours et 32 % pour le transport à la dernière étape de la livraison.
- La majorité (68 %) des entreprises sondées ont déclaré que leurs camions parcourent plus de 200 kilomètres par jour.

Observations finales

Les observations finales suivantes sont présentées à titre de conclusions :

- Le coût demeure un obstacle de taille à la modernisation des flottes, aux réalimentations et aux conversions de moteur. Tout comme en 2023, la plupart des entreprises n'ont toujours pas mis en œuvre des initiatives de modernisation de leur flotte, et n'ont pas procédé à des réalimentations et conversions de moteur. Il y a là une occasion de s'attaquer aux perceptions de coûts élevés associés aux modernisations et aux réalimentations et conversions de moteur en faisant mieux connaître les programmes gouvernementaux, en particulier les programmes qui offrent des incitatifs financiers.
- On note encore une fois que les programmes gouvernementaux sont relativement peu connus. Comme en 2023, le niveau de connaissance des programmes de remises des provinces et des territoires pour le transport écoénergétique de marchandises est limité où plus de huit répondants sur 10 ne sont pas au courant de l'existence de tels programmes. De plus, on remarque que chacun des programmes fédéraux de transport écoénergétique de marchandises est relativement peu connu. En revanche, cette année, on observe un changement dans la proportion de représentants de l'industrie qui connaissent au moins un programme. La

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

proportion a augmenté considérablement comparativement à 2022 (la dernière fois que la connaissance de programmes a été mesurée). On peut donc présumer qu'il y a une certaine amélioration dans le niveau de connaissance global de l'existence de ces programmes. Toutefois, l'augmentation générale du niveau de connaissance ne s'est pas traduite par une participation accrue aux programmes. On n'observe pratiquement aucun changement aux taux de participation aux programmes au fil du temps. Les niveaux sont demeurés constants depuis le sondage de référence mené en 2018.

- Le recours à des évaluations énergétiques menées par des tiers continue d'être limité, comme c'était le cas en 2023. Pour justifier leur désintérêt face à une telle évaluation, les répondants ont principalement indiqué qu'ils ne ressentaient pas le besoin de procéder à un tel exercice. Ce constat fait ressortir une possibilité sur le plan des communications. En effet, en s'attaquant aux fausses perceptions et à la mauvaise compréhension des avantages qu'offrent ces évaluations, cela pourrait favoriser l'adoption de telles mesures d'évaluation énergétique du parc de véhicules.
- Plusieurs entreprises continuent de consigner certaines données concernant le rendement énergétique de leur flotte. Cette année, un nombre considérablement plus important de représentants qu'en 2022 ont indiqué que leur entreprise vérifiait la vitesse moyenne (la dernière fois que l'utilisation de ces paramètres a été mesurée).

Constats détaillés

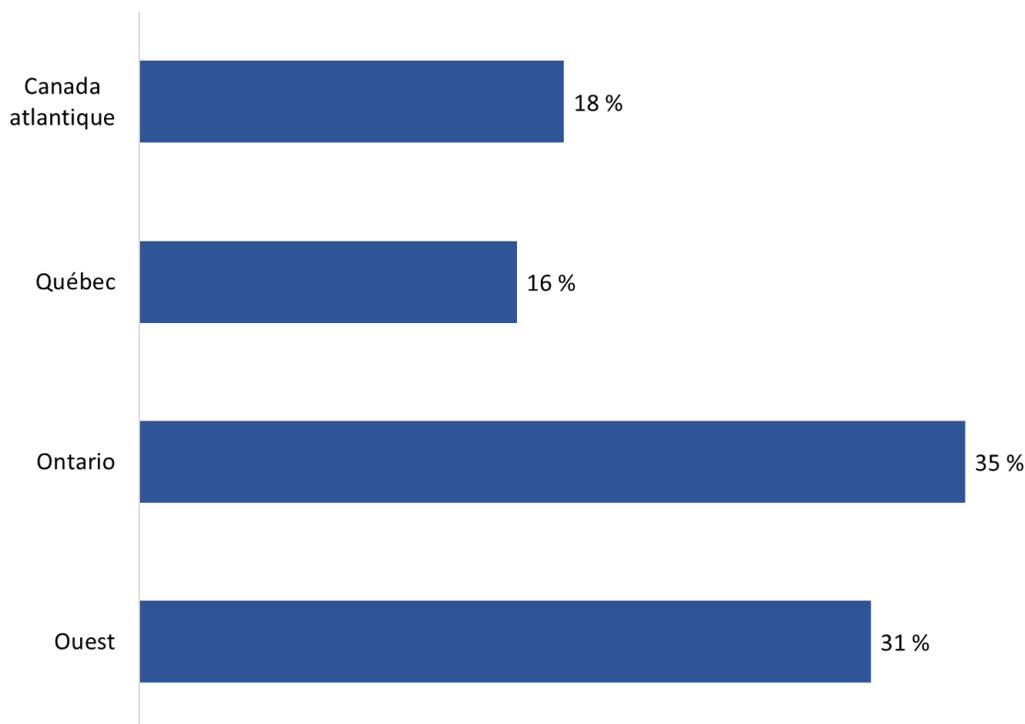
1. Le profil des entreprises ayant répondu au sondage

En tout, 85 % des entrevues ont été réalisées en anglais et 15 % en français. Tous les répondants participaient à la gestion ou à la mise en œuvre des programmes et des politiques d'efficacité énergétique du camionnage pour la flotte de l'entreprise ou possédaient des connaissances à cet égard. Plus précisément, 37 % des représentants de l'industrie du transport de marchandises sondés se sont dits très bien informés à ce chapitre et 63 % se sont dits assez informés. Cette section du rapport fournit un profil des entreprises représentées dans l'enquête. Des renseignements sur les flottes de ces entreprises se trouvent à la [section 7 : Le profil des flottes](#).

Plus du tiers des sièges sociaux sont situés en Ontario.

Un peu plus du tiers (35 %) des entreprises ont leur siège social situé en Ontario, et un pourcentage presque aussi important (31 %) ont leur siège social dans l'Ouest. Par ailleurs, le siège social de 18 % des entreprises est situé au Canada atlantique, alors que 16 % des entreprises ont pignon sur rue au Québec.

Diagramme 1 : Lieu du siège social



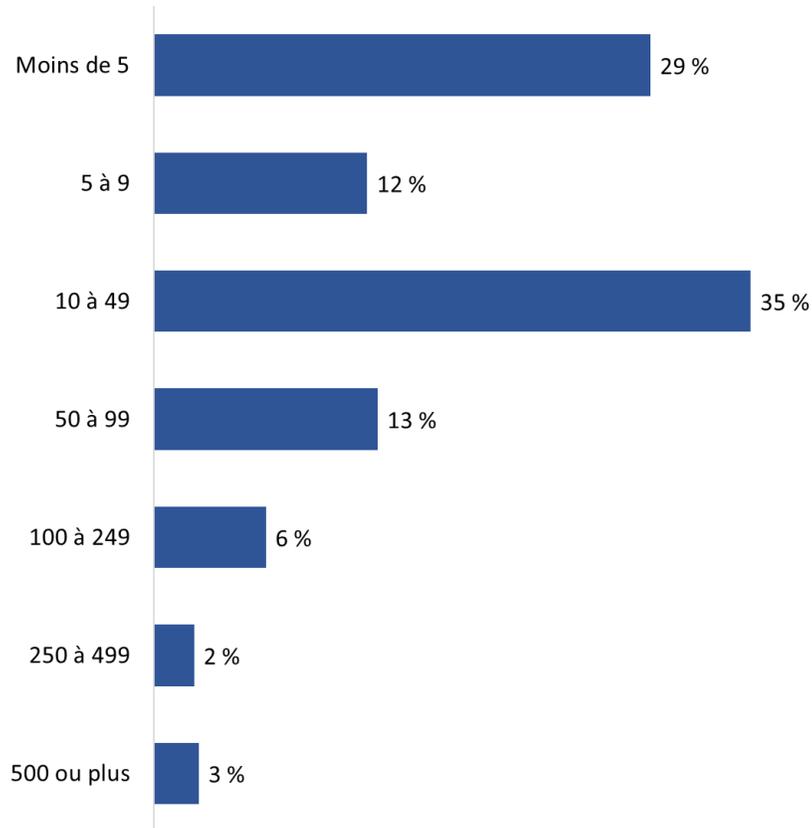
Q4. Dans quelle province ou quel territoire le siège social de votre entreprise est-il situé? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Six entreprises sur 10 emploient entre 5 et 99 employés.

Six entreprises sur 10 (60 %) emploient entre cinq et 99 employés. Plus précisément, 12 % ont de cinq à neuf employés, 35 %, de 10 à 49 employés et 13 %, de 50 à 99 employés. Trois entreprises sur 10 (29 %) emploient jusqu'à quatre employés (c.-à-d. qu'elles sont des microentreprises), tandis qu'une entreprise sur 10 (11 %) compte 100 employés ou plus.

Diagramme 2 : Taille de l'entreprise – Employés



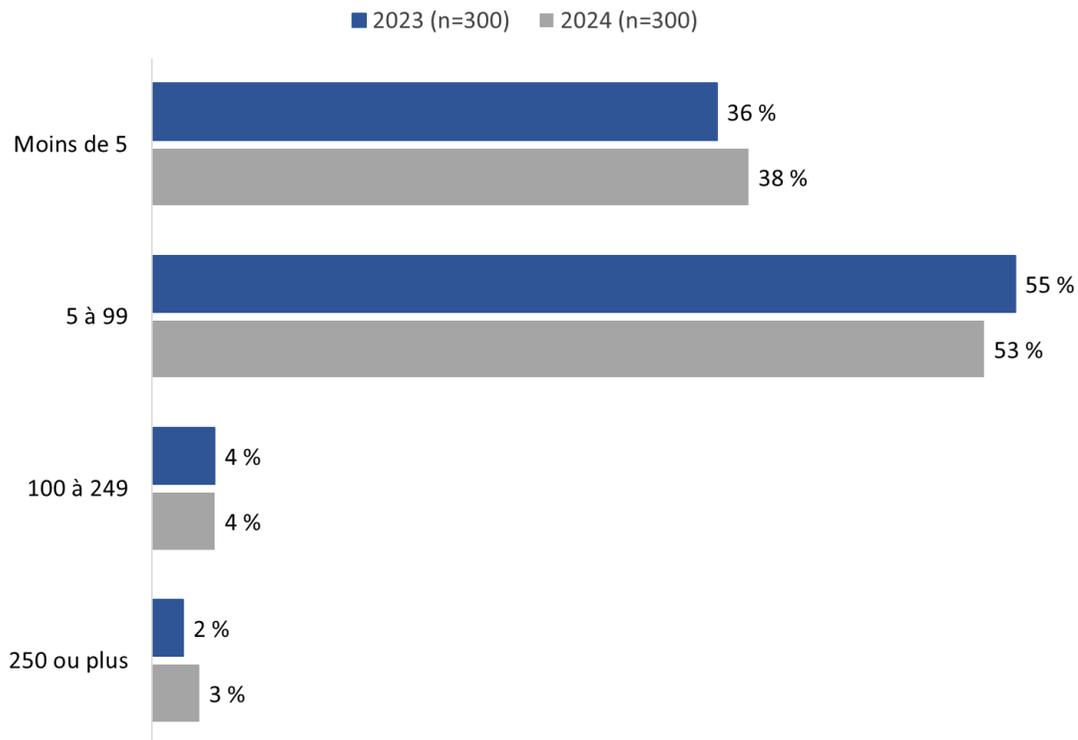
Q5. Combien d'employés travaillent pour votre entreprise? Base de référence : n=300; tous les répondants.

La grande majorité des entreprises emploient moins de 100 camionneurs.

À l'instar du sondage de 2023, la grande majorité (91 %) des entreprises emploient moins de 100 camionneurs. Plus précisément, 53 % comptent de cinq à 99 camionneurs et 38 % emploient jusqu'à quatre camionneurs. Parmi les entreprises qui emploient de cinq à 99 camionneurs, 13 % en ont de cinq à neuf, 33 % en emploient de 10 à 49 et 7 % en ont de 50 à 99. Relativement peu d'entreprises (7 %) emploient plus de 100 camionneurs. Le nombre médian de camionneurs employés par les entreprises ayant répondu au sondage s'élève à huit.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Diagramme 3 : Nombre de camionneurs employés par les entreprises ayant répondu au sondage



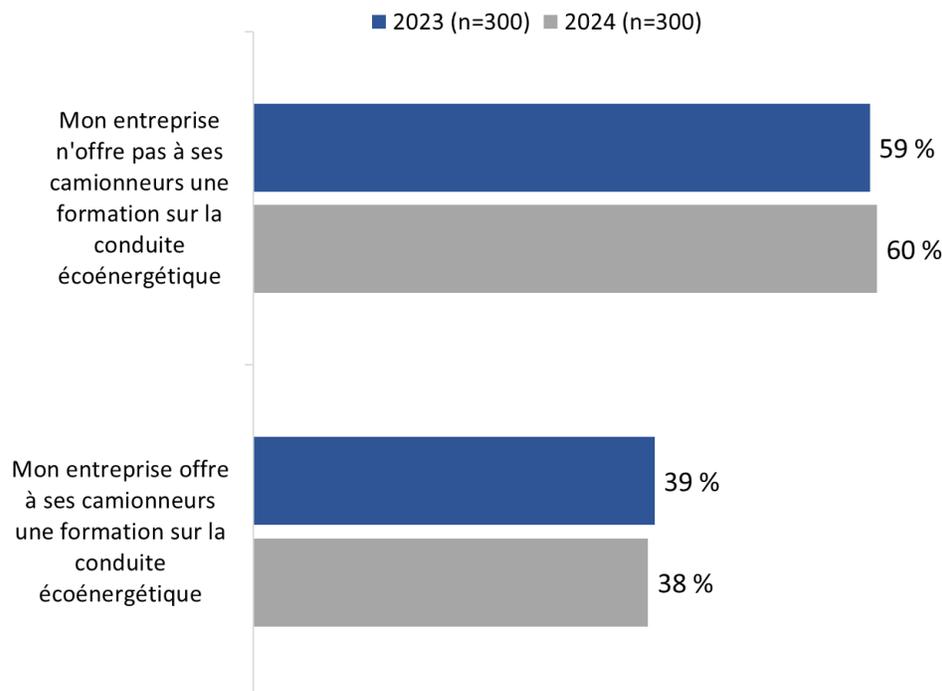
Q6. Parmi ces employés, combien occupent un poste de chauffeur pour votre entreprise? Base de référence : tous les répondants.

Plus d'un tiers des entreprises continuent d'offrir une formation sur la conduite écoénergétique à leurs camionneurs.

Plus du tiers (38 %) des entreprises offrent une formation sur la conduite écoénergétique à leurs camionneurs, mais 60 % ne le font pas. On ne note pas de changement pour ce qui est de la prestation d'une telle formation d'une année à l'autre, mais on observe par rapport à 2022 une augmentation considérable de la proportion d'entreprises offrant cette formation aux camionneurs. En 2022, 17 % des entreprises ont offert une formation sur la conduite écoénergétique à leurs camionneurs, comparativement à 38 % en 2024.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Diagramme 4 : Formation sur la conduite écoénergétique



Q33. Votre entreprise offre-t-elle à ses camionneurs une formation sur la conduite écoénergétique? Base de référence : tous les répondants.

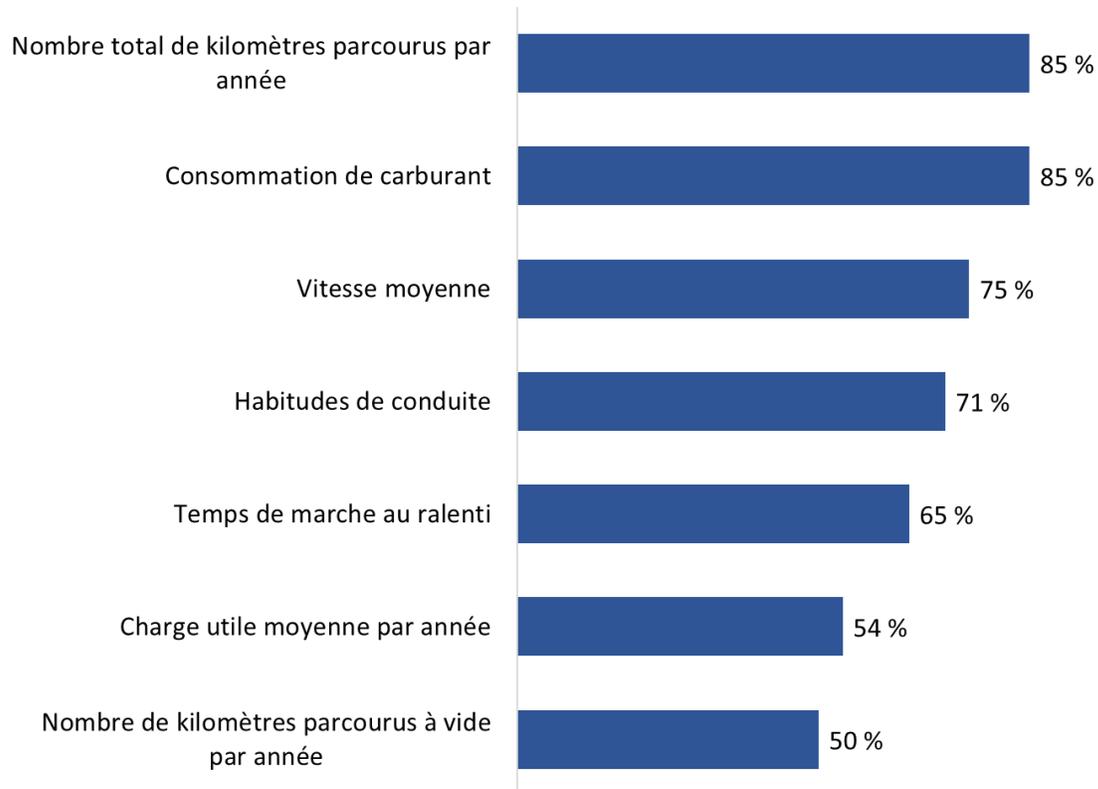
Les entreprises dont le siège social se trouve au Canada atlantique (70 %), les microentreprises (73 %) et celles dont la flotte compte moins de cinq camions (70 %) étaient les plus susceptibles de ne *pas* offrir de formation sur la conduite écoénergétique. De plus, les entreprises qui n'offrent pas une telle formation à leurs camionneurs étaient plus nombreuses à ne pas connaître les programmes fédéraux de transport écoénergétique de marchandises (72 %), d'être d'avis que les programmes de financement gouvernementaux qui soutiennent la modernisation des flottes ne sont pas importants (69 %) et de ne pas être au courant du fait que les réalimentations et conversions de moteur peuvent être une solution de rechange rentable (68 %).

Les entreprises ont tendance à consigner certaines données, telles que le nombre total de kilomètres parcourus par année, la consommation de carburant et la vitesse moyenne.

En plus d'offrir une formation sur la conduite écoénergétique, de nombreuses entreprises sondées consignent des données relatives à l'efficacité énergétique. Plus de huit entreprises sur 10 surveillent à la fois le nombre total de kilomètres parcourus chaque année (85 %) et la consommation de carburant de leurs camions de marchandises (85 %). De plus, les trois quarts (75 %) consignent la vitesse moyenne de leurs camions, 71 % surveillent les habitudes de conduite (p. ex., le maintien de vitesses constantes, l'avancement en roue libre pour ralentir, etc.) et les deux tiers (65 %) prennent en note le temps de marche au ralenti. Au moins la moitié consignent la charge utile moyenne par année (54 %) et les kilomètres parcourus à vide tous les ans (50 %).

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Diagramme 5 : Éléments servant à mesurer l'efficacité des véhicules



Q32A-G. Maintenant, en pensant aux camions pour transport de marchandises qu'utilise votre compagnie, pour lesquels des éléments suivants faites-vous des suivis? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=300; tous les répondants.

Cette question n'a pas été posée aux répondants du sondage en 2023, mais elle a été posée aux répondants en 2018 et en 2022. Le tableau ci-dessous compare les résultats de 2024 à ceux de 2018 et 2022.

	2018 (n=300)	2022 (n=300)	2024 (n=300)	Écart entre 2018 et 2024
Nombre total de kilomètres parcourus par année	89 %	89 %	85 %	-4 %
Consommation de carburant	91 %	90 %	85 %	-5 %
Vitesse moyenne	70 %	65 %	75 %	10 %
Habitudes de conduite	66 %	69 %	71 %	2 %
Temps de marche au ralenti	70 %	63 %	65 %	2 %
Charge utile moyenne par année	53 %	52 %	54 %	2 %
Nombre total de kilomètres parcourus à vide par année	58 %	51 %	50 %	-1 %

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

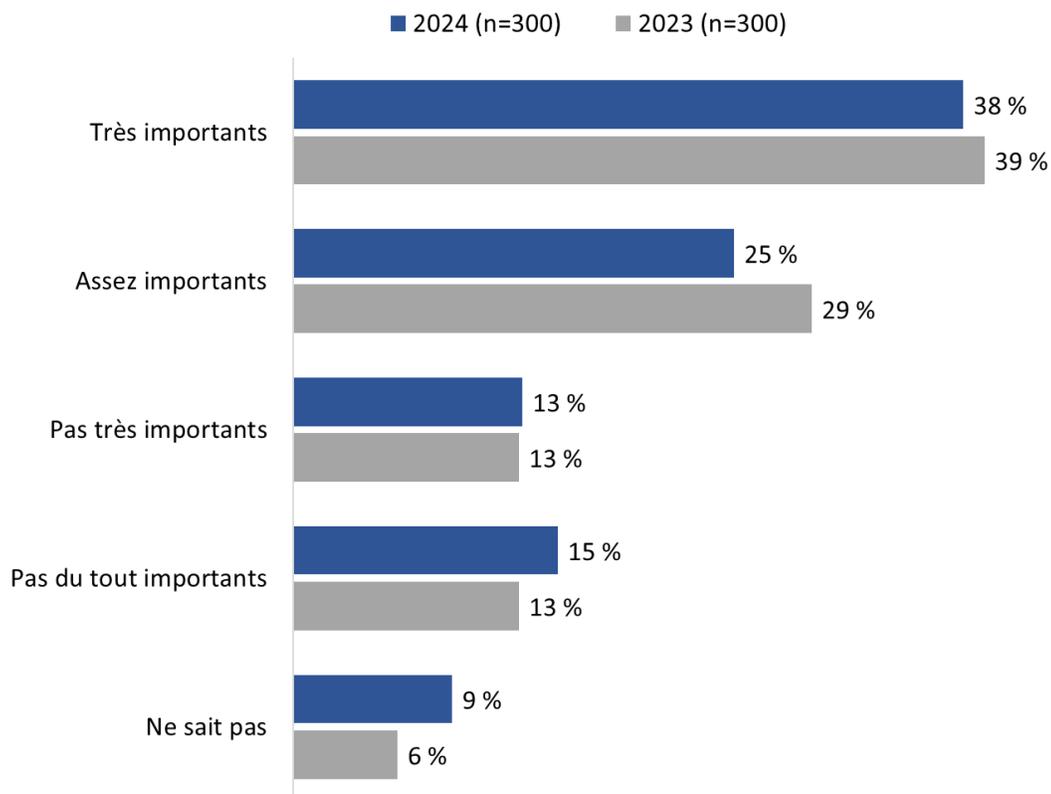
2. Les programmes de financement gouvernementaux

Cette section du rapport présente les points de vue des répondants sur le financement gouvernemental et la connaissance et l'utilisation des programmes gouvernementaux de transport écoénergétique de marchandises.

La majorité des entreprises croient que le financement gouvernemental pour des initiatives de modernisation représente un investissement important.

Près des deux tiers (63 % comparativement à 69 % en 2023) des représentants du transport de marchandises ont déclaré que les programmes de financement gouvernementaux qui soutiennent la modernisation des flottes revêtent au moins une certaine importance. Plus précisément, 38 % estiment que ces programmes sont très importants, tandis que 25 % les jugent assez importants. En revanche, le quart des répondants considèrent que les programmes de financement gouvernementaux sont peu importants (13 %), voire pas du tout (15 %).

Diagramme 6 : Financement du gouvernement à l'appui de la modernisation



Q7. À votre avis, dans quelle mesure les programmes de financement du gouvernement qui soutiennent la modernisation des flottes sont-ils importants, le cas échéant? Base de référence : tous les répondants.

Les grandes entreprises étaient plus susceptibles que les microentreprises d'attribuer de l'importance aux programmes de financement gouvernementaux qui appuient la modernisation des flottes (76 % des entreprises comptant de 50 à 99 employés et 80 % des entreprises qui emploient plus de 100 personnes, comparativement à 58 % des microentreprises). De plus, les entreprises qui offrent une formation sur la conduite écoénergétique (71 %) et les entreprises qui

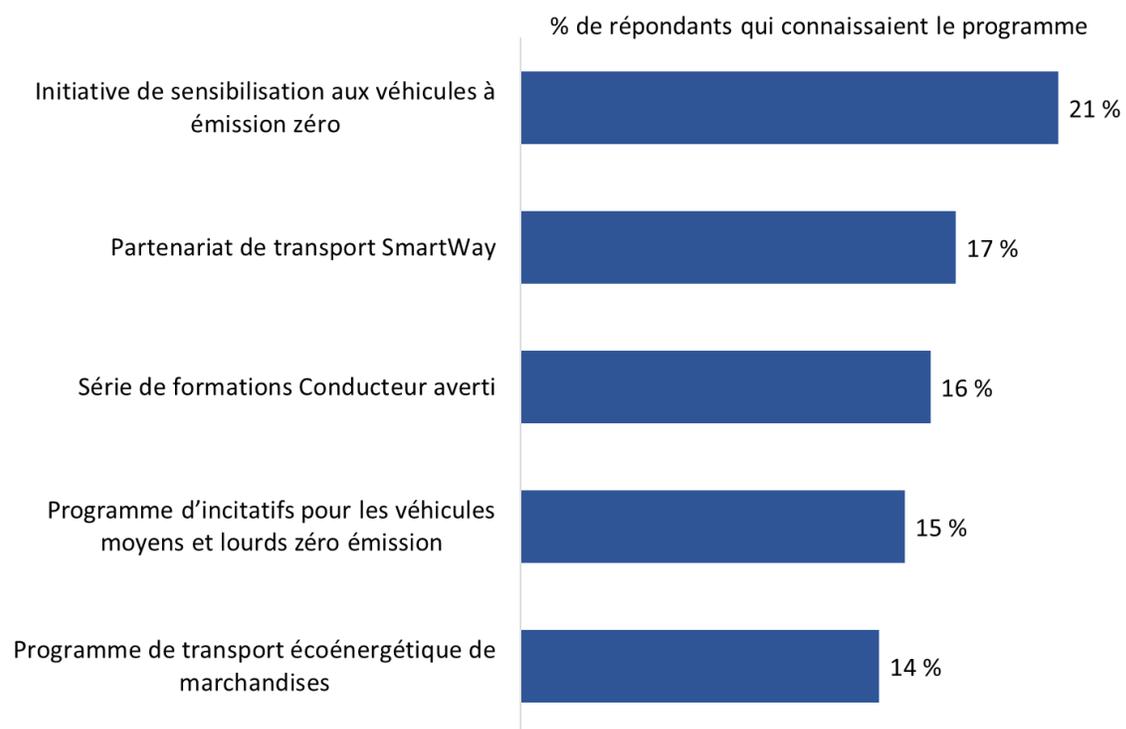
Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

connaissent les programmes de remises des provinces et des territoires pour le transport écoénergétique de marchandises (81 %) étaient plus enclines à trouver que ces programmes de financement sont importants.

Chacun des programmes fédéraux de transport écoénergétique de marchandises est peu connu.

Comme l'indique le diagramme 7, les programmes fédéraux de transport écoénergétique sont peu connus, allant de 14 % des répondants qui étaient au courant de l'existence du Programme de transport écoénergétique de marchandises à 21 % qui connaissent l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro. Dans l'ensemble, un peu plus de la moitié (57 %) des répondants connaissaient au moins l'un des cinq programmes fédéraux de transport écoénergétique. Il s'agit d'une augmentation importante depuis 2022, année où cette question a été posée pour la dernière fois aux répondants du sondage. À ce moment-là, environ le tiers (36 %) connaissaient au moins l'un des programmes fédéraux de transport écoénergétique².

Diagramme 7 : Connaissance des programmes de transport écoénergétique du gouvernement fédéral



Q8A-Q8E. Jusqu'à quel point êtes-vous familier avec les programmes de transports écoénergétiques fédéraux suivants? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=300; tous les répondants.

Le niveau de connaissance d'au moins un de ces programmes avait tendance à être plus élevé au Québec (76 %) qu'au Canada atlantique (37 %) ou dans l'Ouest (54 %) et était considérablement plus élevé chez les répondants œuvrant dans de grandes entreprises (77 % des entreprises comptant de 50 à 99 employés et 82 % des entreprises employant plus de 100 personnes contre

² Cette comparaison doit être examinée avec prudence, car le sondage de 2022 demandait aux répondants s'ils connaissaient l'un ou l'autre de quatre programmes. Il ne comprenait pas le Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission.

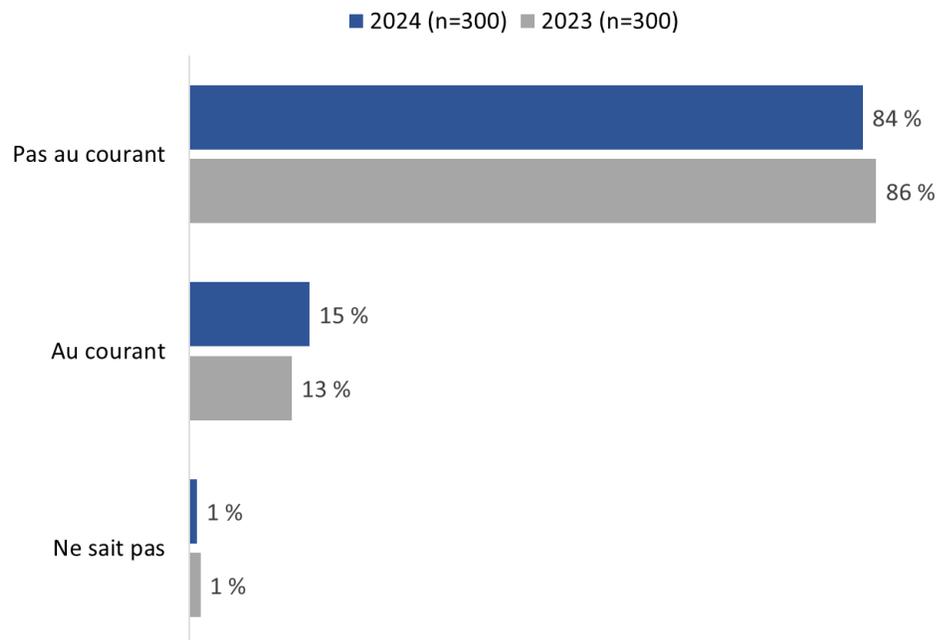
Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

52 % des microentreprises). Il était également plus élevé parmi les entreprises qui ont procédé à des initiatives de modernisation (77 %) et qui offrent une formation sur la conduite écoénergétique (73 %).

Les programmes de remises des provinces et des territoires pour les initiatives de modernisation sont peu connus.

Comme c'est le cas pour les programmes fédéraux de transport écoénergétique, les programmes de remises des provinces et des territoires pour le transport écoénergétique de marchandises continuent d'être peu connus. Quinze pour cent des entreprises de transport de marchandises sondées connaissent l'existence de ces programmes, tandis que plus de huit sur 10 (84 %) n'en sont pas au courant. Le niveau de connaissance des programmes de remises des provinces et des territoires demeure inchangé d'une année à l'autre.

Diagramme 8 : Connaissance des programmes provinciaux et territoriaux à l'appui de la modernisation



Q9. Êtes-vous au courant de l'existence de programmes provinciaux/territoriaux de transport écoénergétique de marchandises? Base de référence : tous les répondants.

Les répondants des entreprises dont le siège social est situé au Canada atlantique (94 %) étaient plus susceptibles de ne *pas être au courant* de ces programmes de remises (comparativement à leurs homologues du Québec, 71 %, et de l'Ontario, 83 %).

On observe un faible taux de participation aux programmes de transport écoénergétique.

Très peu d'entreprises participent à des programmes de transport écoénergétique. Sept pour cent prennent part au Partenariat de transport SmartWay (comparativement à 9 % en 2022), 2 % au Programme de transport écoénergétique de marchandises (comparativement à 5 % en 2022) et 1 % respectivement à l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro (comparativement à

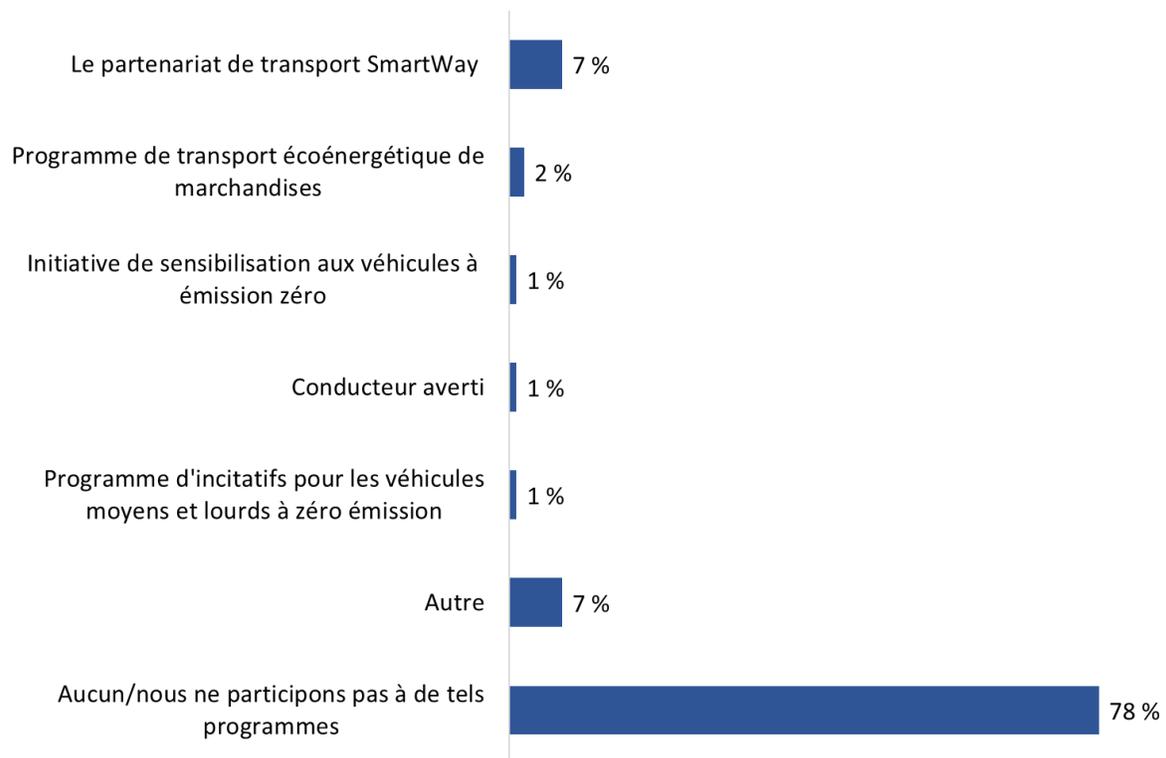
Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

8 % en 2022), à la série de formations Conducteur averti (comparativement à 11 % en 2022) et au Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission.

Il n'y a eu pratiquement aucun changement dans les taux de participation depuis 2018 et 2022, alors que 74 % des entreprises sondées ne participaient pas aux programmes de transport écoénergétique. Cette année, plus des trois quarts (78 %) des entreprises sondées ont indiqué ne pas participer à l'un ou l'autre de ces programmes.

Sept pour cent des répondants ont déclaré volontairement que leur entreprise participait à d'autres programmes de transport écoénergétique. Les programmes regroupés dans la catégorie « Autre » comprennent le programme d'efficacité des véhicules lourds de la Colombie-Britannique, le programme manitobain d'efficacité énergétique pour le camionnage et le programme ontarien de plaques d'immatriculation vertes de l'Ontario, entre autres.

Diagramme 9 : Participation à des programmes de transport écoénergétique



Q10. Dans quels programmes de transports écoénergétiques, le cas échéant, votre compagnie participe-t-elle? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=300; tous les répondants.

Les entreprises qui ne participent pas aux programmes de transport écoénergétique étaient plus susceptibles d'avoir leur siège social au Canada atlantique (89 %) qu'au Québec (80 %) ou en Ontario (75 %) et de compter moins de cinq employés (93 %).

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

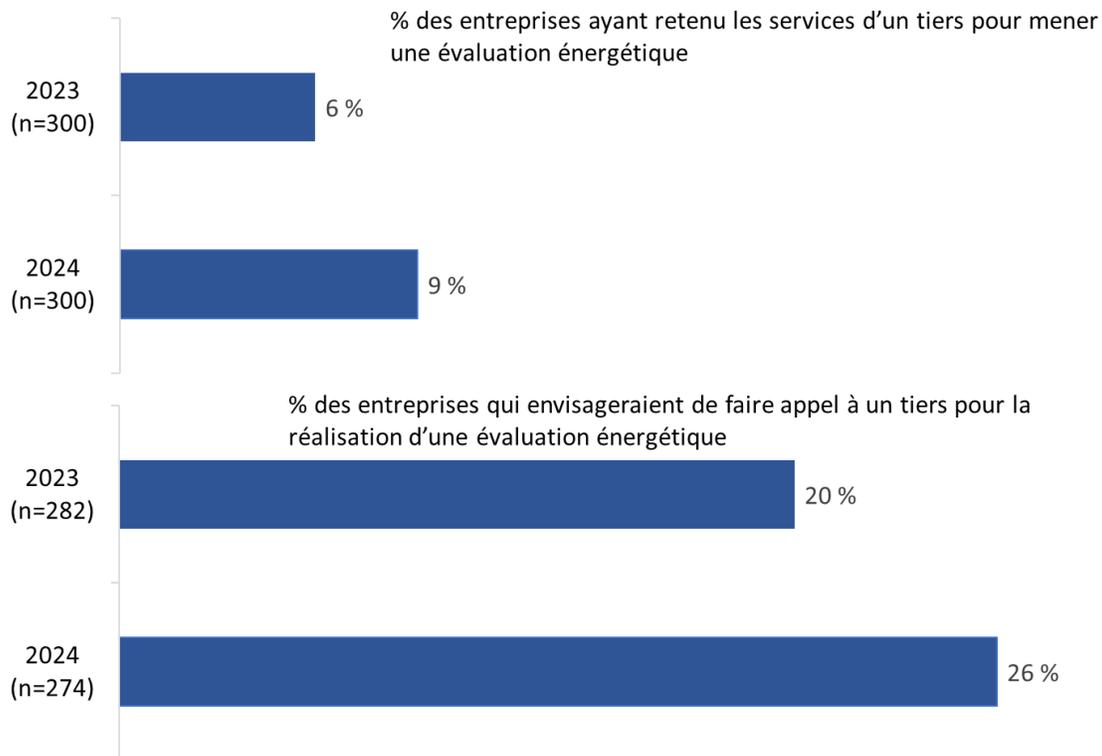
3. Les évaluations énergétiques des flottes

La présente section du rapport porte sur les évaluations énergétiques des flottes.

Très peu d'entreprises ont procédé à une évaluation énergétique; une entreprise sur quatre qui n'a pas effectué une telle évaluation envisagerait de faire appel à un tiers pour la réalisation de ce service.

Une entreprise sur 10 (9 %) a demandé à un tiers d'effectuer une évaluation énergétique de sa flotte. Parmi les entreprises qui n'ont pas été soumises à des évaluations énergétiques (n=282), 26 % (comparativement à 20 % en 2023) envisageraient de faire appel à un tiers pour réaliser cet exercice.

Diagramme 10 : Évaluation énergétique effectuée par un tiers



Q12. Votre entreprise a-t-elle déjà demandé à un tiers d'effectuer une évaluation énergétique de sa flotte? Base de référence : tous les répondants.

Q14. Votre entreprise envisagerait-elle un jour de demander à un tiers de procéder à une évaluation énergétique de sa flotte? Base de référence : les entreprises n'ayant pas fait appel à un tiers pour effectuer une évaluation énergétique de leur flotte.

Les entreprises comptant moins de cinq employés (93 %) et les entreprises qui n'ont pas mis en œuvre d'initiatives de modernisation (91 %) étaient plus susceptibles de ne *pas* avoir fait l'objet d'une évaluation énergétique effectuée par un tiers.

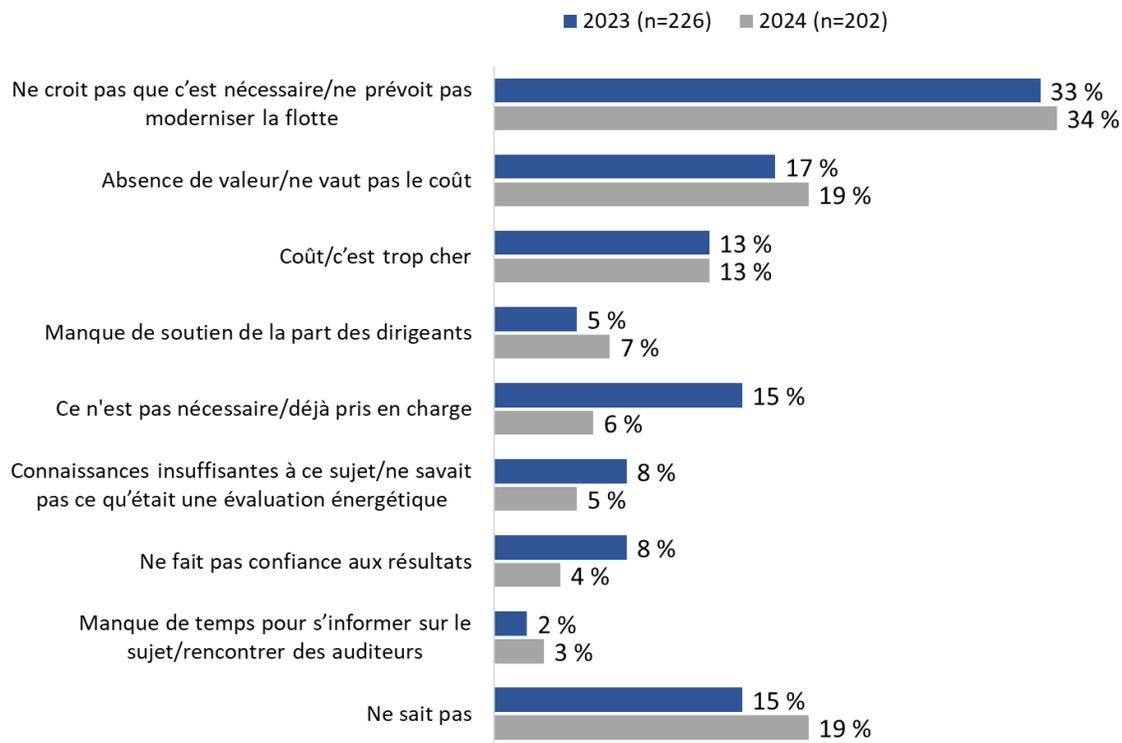
Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

La plupart des représentants des entreprises qui ont demandé à un tiers d'effectuer une évaluation énergétique de leur flotte (n=26) ont déclaré que l'évaluation avait été importante pour déterminer que des initiatives de modernisation devaient être apportées à la flotte de l'entreprise.

Plusieurs entreprises ont encore l'impression qu'elles n'ont pas besoin d'effectuer une évaluation énergétique.

Les représentants de l'industrie du transport de marchandises qui ont dit que leur entreprise n'envisagerait *pas* de faire appel à un tiers pour réaliser une évaluation énergétique (n=202) étaient plus susceptibles de mentionner qu'un tel exercice n'était pas nécessaire lorsqu'on leur a demandé d'expliquer les raisons de leur refus. On observe la même situation qu'en 2023. Cette année, quatre personnes sur 10 ont déclaré que leur entreprise n'avait pas besoin d'une évaluation parce qu'elle ne prévoyait pas moderniser sa flotte (34 %) ou qu'il n'était pas nécessaire de moderniser sa flotte (6 %). Parmi les autres raisons invoquées pour ne pas envisager la réalisation d'une évaluation énergétique, mentionnons la perception qu'une évaluation par un tiers n'a pas de valeur et ne vaut pas le coût (19 %) et qu'elle est trop coûteuse (13 %). Le diagramme 11 présente toutes les réponses.

Diagramme 11 : Raisons invoquées pour ne pas avoir envisagé de procéder à une évaluation énergétique



Q15. Pourquoi votre entreprise n'a-t-elle pas songé à procéder à une évaluation énergétique de la flotte? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : les entreprises n'ayant pas songé à procéder à une évaluation énergétique de leur flotte.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

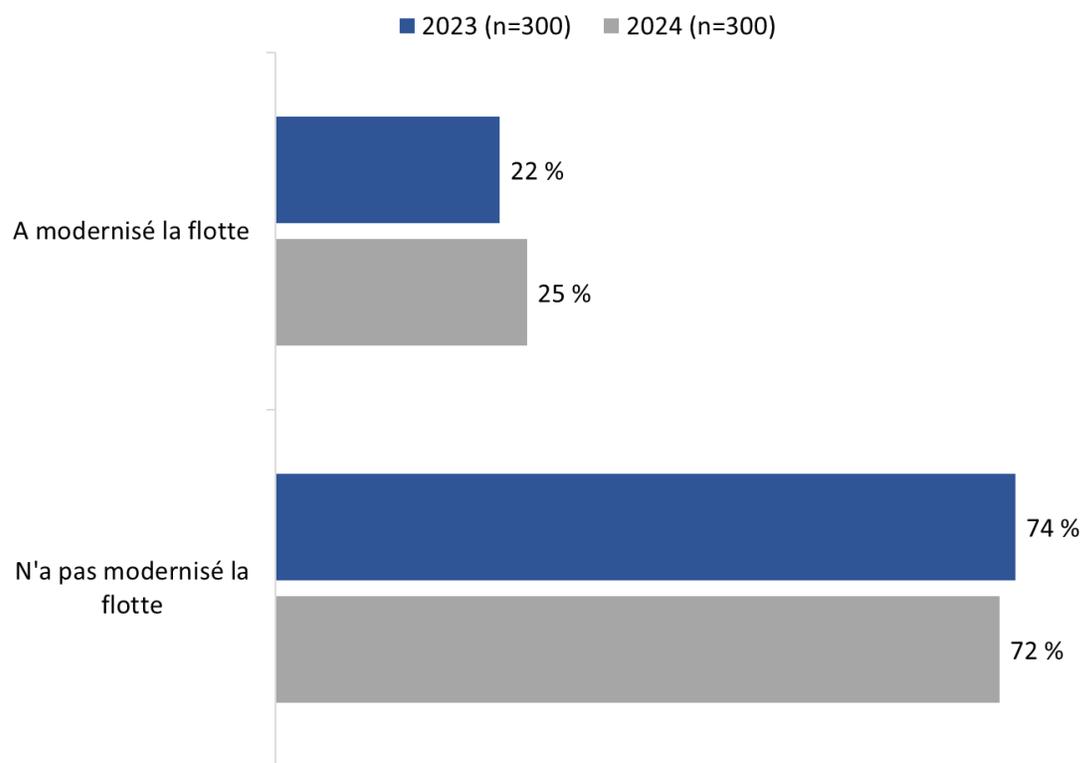
4. Les initiatives de modernisation

Cette section du rapport aborde les initiatives de modernisations effectuées par les entreprises au cours de la dernière année.

La majorité des entreprises n'ont *pas* procédé à des initiatives de modernisation de leur flotte.

Soixante-douze pour cent des entreprises (pourcentage pratiquement identique à celui de 2023) n'ont *pas* procédé à des initiatives de modernisation de leurs camions au cours de la dernière année. Le taux est semblable d'une année à l'autre : 25 % des entreprises ont modernisé leur flotte cette année comparativement à 22 % en 2023.

Diagramme 12 : Modernisation de la flotte



Q16. Au cours de la dernière année, votre entreprise a-t-elle modernisé sa flotte de camions? Base de référence : tous les répondants.

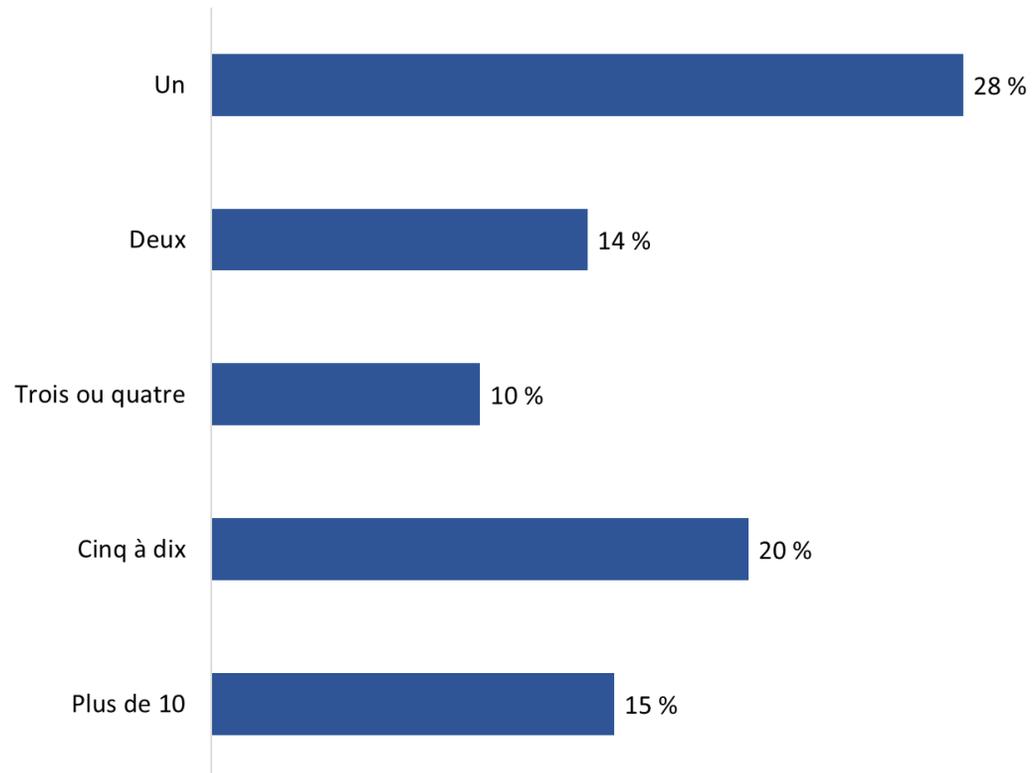
Les entreprises ayant pignon sur rue au Québec (73 %), celles qui possèdent des flottes privées (39 %), les entreprises qui connaissent bien les programmes fédéraux de transport écoénergétique de marchandises (33 %) et les entreprises qui sont au courant des programmes de remises des provinces et des territoires pour le transport écoénergétique de marchandises (51 %) étaient plus susceptibles d'avoir modernisé leur flotte.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

La moitié des entreprises ont modernisé jusqu'à quatre camions au cours de la dernière année.

Parmi les entreprises qui ont procédé à des initiatives de modernisation de leur flotte au cours de la dernière année (n=75), la moitié (52 %) ont modernisé jusqu'à quatre camions et 28 % ont modernisé un camion. Une entreprise sur cinq (20 %) a modernisé de cinq à 10 camions et 15 % ont modernisé plus de 10 camions l'an dernier. Le nombre de camions ayant fait l'objet d'une modernisation au cours de la dernière année varie entre un et 150, le nombre médian s'élevant à trois.

Diagramme 13 : Nombre de camions ayant fait l'objet d'une modernisation au cours de la dernière année



Q17. Combien de camions dans votre entreprise ont été modernisés au cours de la dernière année? Base de référence : n=75; les entreprises ayant modernisé leur flotte au cours de la dernière année.

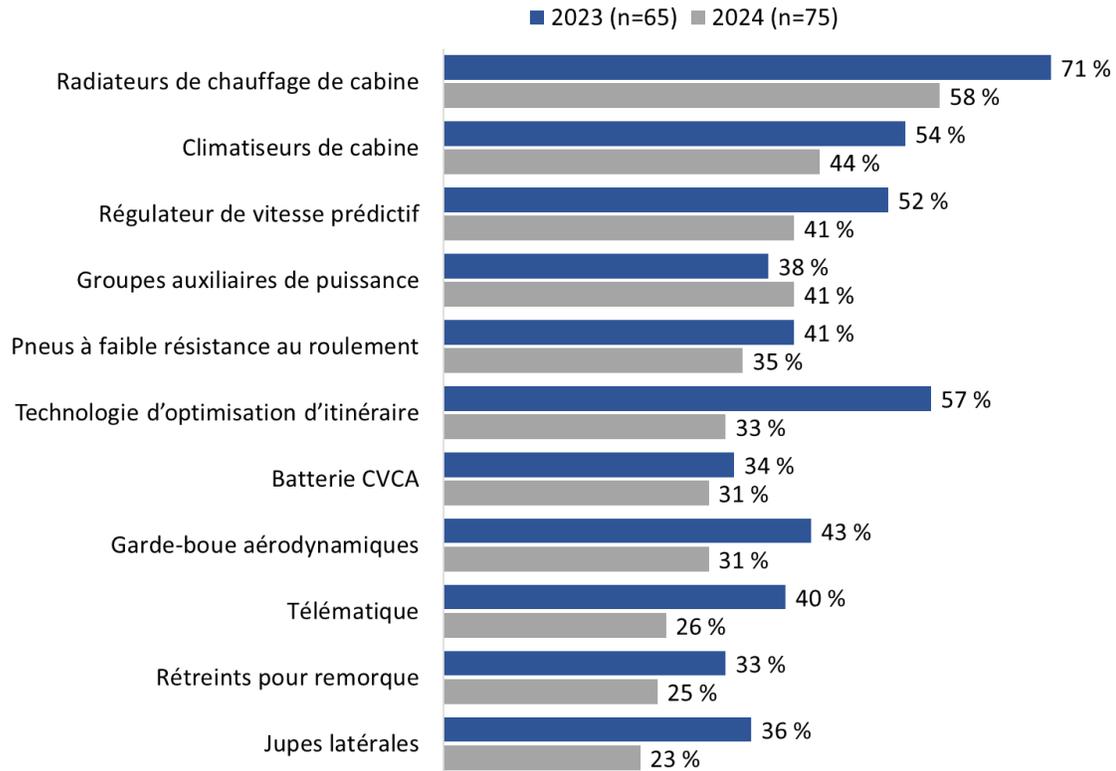
Plus de la moitié ont installé des radiateurs de chauffage de cabine; plusieurs ont opté pour des climatiseurs de cabine, des régulateurs de vitesse prédictifs et des groupes auxiliaires de puissance.

Plus de la moitié (58 %) des entreprises qui ont procédé à des initiatives de modernisation au cours de la dernière année ont installé des radiateurs de chauffage de cabine (comparativement à 71 % en 2023)³. Ensuite, environ quatre entreprises sur 10 ont opté pour des climatiseurs de cabine (44 %), des régulateurs de vitesse prédictifs (41 %) et des groupes auxiliaires de puissance (41 %) au cours de la dernière année. La gamme complète des initiatives de modernisation des entreprises mises en œuvre l'an dernier se trouve ci-dessous dans le diagramme 14.

³ Les comparaisons d'une année à l'autre devraient être examinées avec prudence parce que le délai pour moderniser les flottes était de trois ans lorsque le sondage a été réalisé en 2023.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Diagramme 14 : Initiatives de modernisation



Q18. Parmi les choix suivants, quelles initiatives de modernisation, s'il y a lieu votre entreprise a-t-elle mises en œuvre au cours de la dernière année? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : les entreprises ayant modernisé leur flotte au cours de la dernière année.

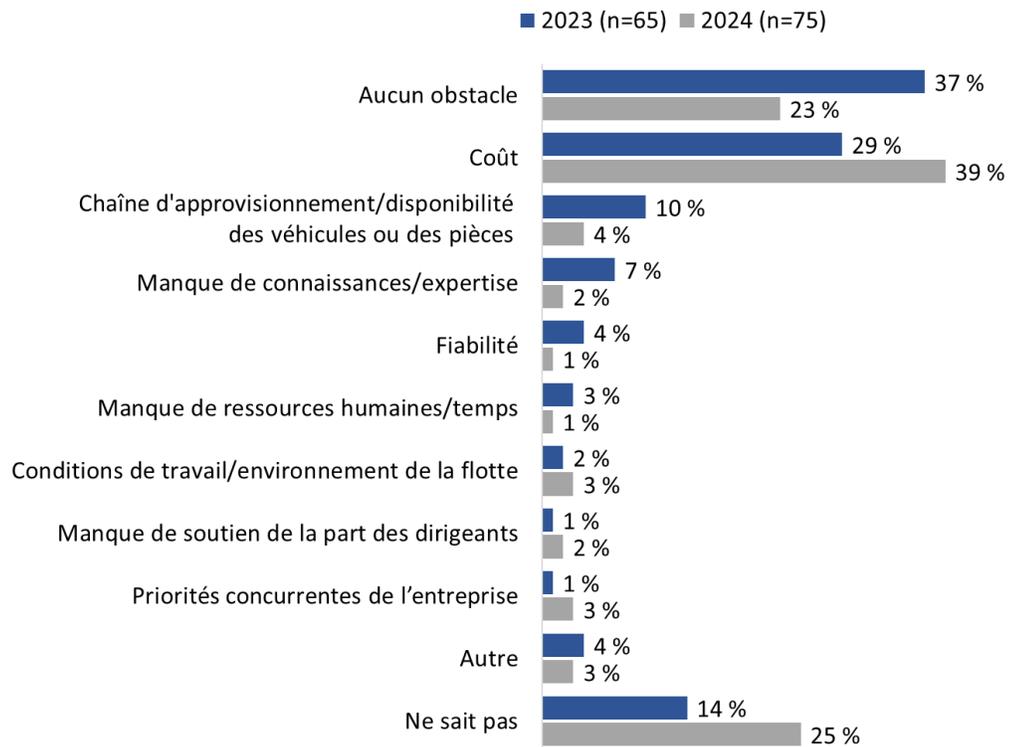
Plusieurs entreprises continuent de se heurter à divers obstacles dans le cadre de la modernisation de leur flotte, le coût étant l'obstacle le plus souvent mentionné.

La moitié des entreprises sondées (52 %) ont fait mention d'au moins un obstacle lorsqu'il s'agit de moderniser leur flotte. Il est question de divers obstacles, bien que le coût soit l'obstacle le plus fréquemment signalé. Cette année, près de quatre répondants sur 10 (39 %) ont parlé du coût, comparativement à 29 % des répondants au sondage en 2023. En revanche, près du quart (23 %) de ces entreprises n'ont été confrontées à aucun obstacle dans le cadre de la modernisation de leurs camions, comparativement à plus du tiers (37 %) en 2023.

La liste complète des obstacles relevés par les répondants est présentée dans le diagramme 15. Les types d'obstacles regroupés dans la catégorie « Autre » comprennent entre autres l'âge des véhicules ou de l'équipement, la région géographique ou le lieu, le roulement des camions (c.-à-d. que les camions sont remplacés relativement fréquemment, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de les moderniser), les préférences du conducteur (c.-à-d. que certains ne veulent pas de changements), les périodes de ralentissement pour la modernisation, ainsi que les questions et les préoccupations au sujet du rendement.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Diagramme 15 : Obstacles à la modernisation



Q19. À quels obstacles, s'il y a lieu, votre entreprise est-elle confrontée lorsqu'il s'agit de moderniser sa flotte? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : les entreprises ayant modernisé leur flotte au cours de la dernière année.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

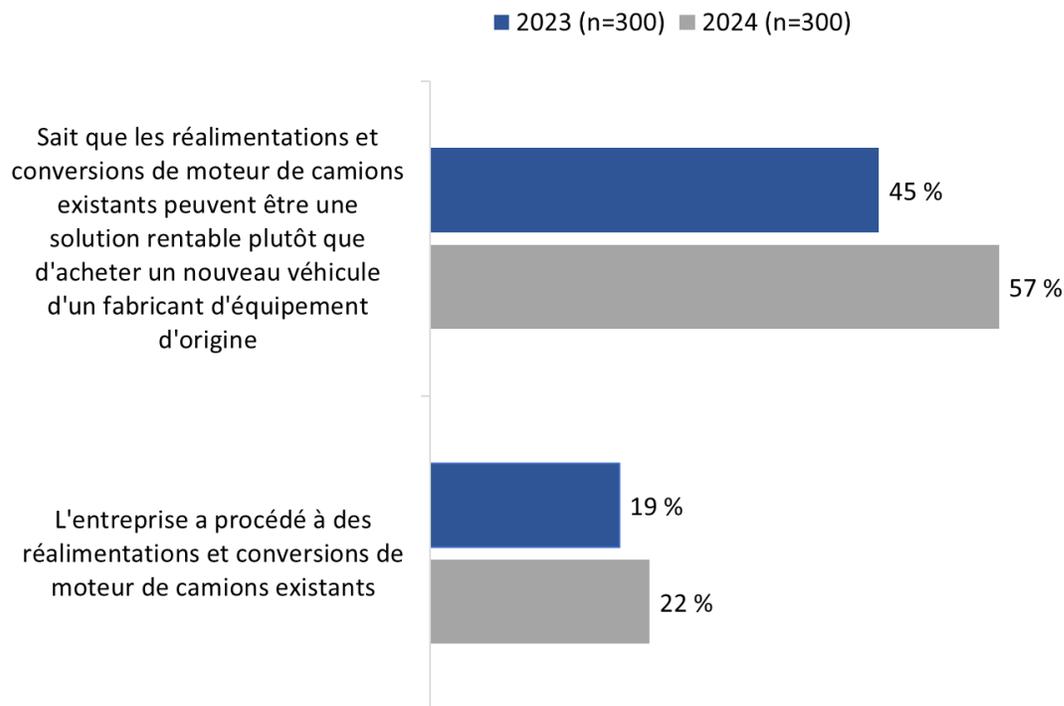
5. Les réalimentations et conversions de moteur

Cette section du rapport présente les points de vue des répondants et les mesures qu'ils ont prises en ce qui concerne les réalimentations et conversions de moteur.

Plus de la moitié des répondants savent que les réalimentations et conversions de moteur peuvent être une solution rentable et près d'une entreprise sur quatre avait déjà eu recours à cette solution.

Plus de la moitié des entreprises de transport de marchandises sondées savent que les réalimentations et conversions de moteur de camions peuvent être une solution de rechange rentable à l'achat d'un nouveau véhicule de fabricant d'équipement d'origine. La sensibilisation a donc augmenté d'une année à l'autre, passant de 45 % en 2023 à 57 % en 2024. Une entreprise sur cinq (22 %) a déjà procédé à des réalimentations et conversions de moteur de camions existants.

Diagramme 16 : Connaissance des réalimentations et conversions de moteur de camions existants



Q20. Savez-vous que la remotorisation de camions existants peut être une solution rentable plutôt que d'acheter un nouveau véhicule d'un fabricant d'équipement d'origine?

Q21. Votre entreprise a-t-elle remotorisé des camions de sa flotte?

Base de référence : tous les répondants.

Les groupes d'entreprises suivants étaient plus susceptibles de savoir que les réalimentations et conversions de moteur de camions existants peuvent être une solution de rechange rentable à l'achat d'un nouveau véhicule d'un fabricant d'équipement d'origine : les entreprises au courant des programmes de remises des provinces et des territoires pour le transport écoénergétique de marchandises (74 %), les entreprises ayant déjà procédé à des réalimentations et conversions de

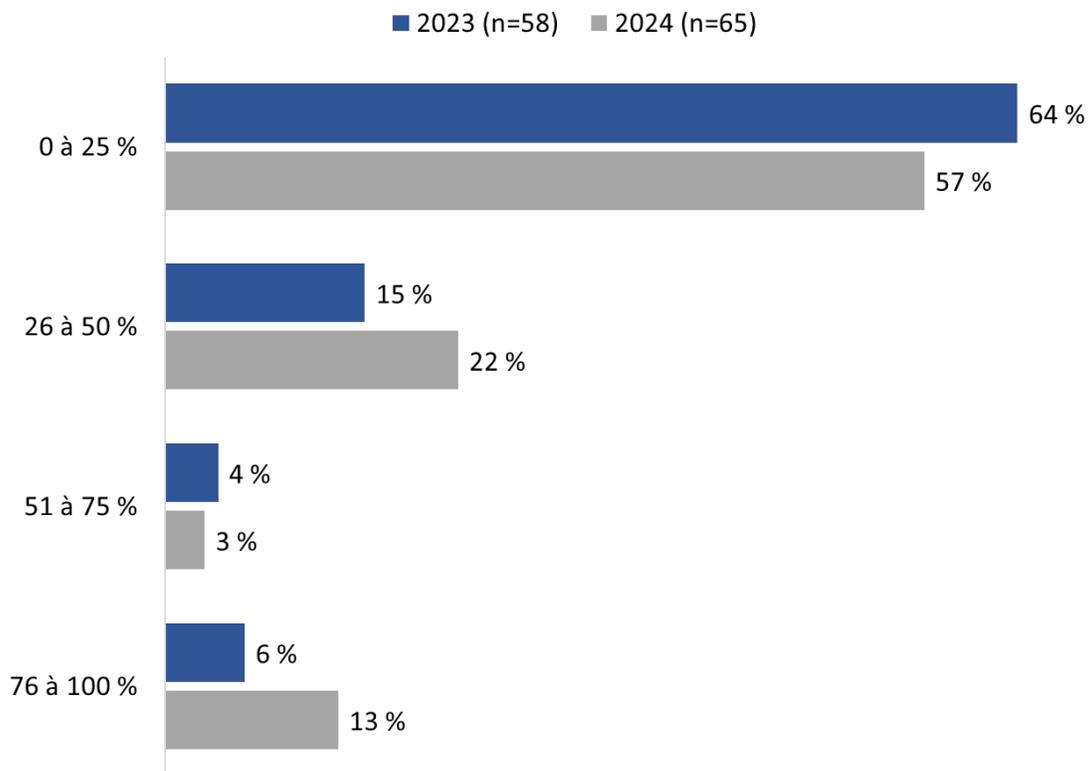
Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

moteur de leur flotte (81 %) et les entreprises qui offrent une formation sur la conduite écoénergétique (65 %).

Les entreprises qui ont procédé à des réalimentations et conversions de moteur de leurs camions étaient plus susceptibles d'avoir soumis moins d'un quart de leurs camions à cette initiative.

La majorité des entreprises qui ont procédé à des réalimentations et conversions de moteur (n=65) ont soumis moins d'un quart de leurs camions à cette initiative (57 % contre 64 % en 2023). En revanche, 22 % ont procédé à des réalimentations et conversions de moteur pour un quart ou la moitié des camions de leur flotte et 16 % l'ont fait pour plus de la moitié des camions de leur flotte (comparativement à 10 % en 2023).

Diagramme 17 : Pourcentage des camions ayant fait l'objet d'une réalimentation ou conversion de moteur



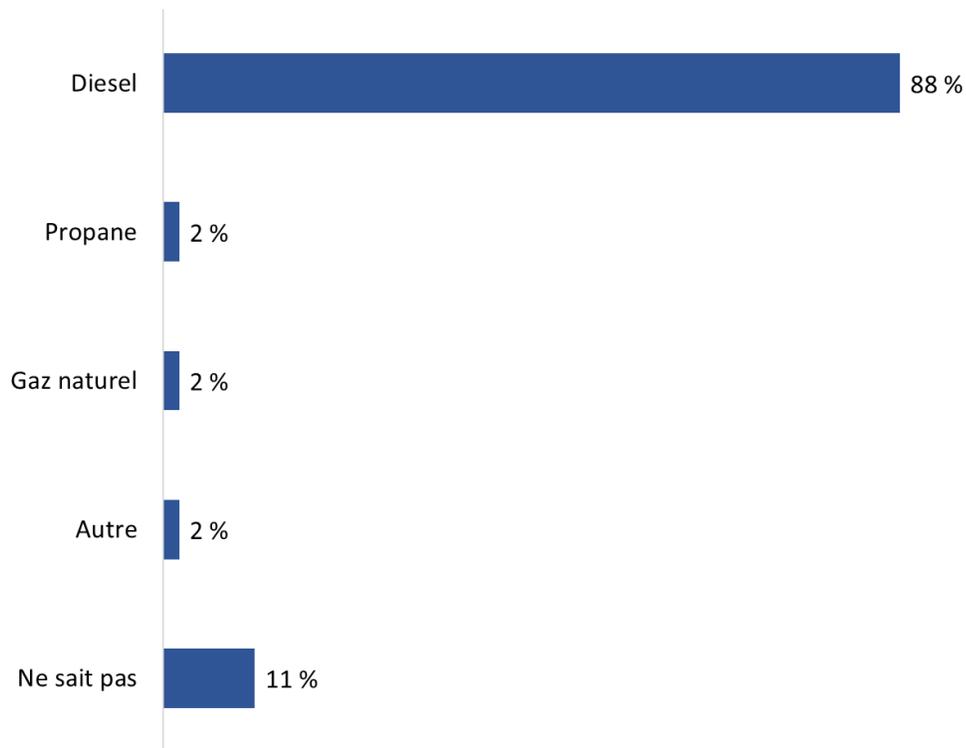
Q22. Quel pourcentage des camions de la flotte de votre entreprise ont été remotorisés? Base de référence : n=65; les entreprises ayant procédé à la remotorisation de camions existants.

Une grande majorité des entreprises ayant procédé à des réalimentations et conversions de moteur continuent d'utiliser du diesel.

Parmi les entreprises de transport de marchandises qui ont procédé à des réalimentations et conversions de moteur de leurs camions, la grande majorité (88 % comparativement à 94 % en 2023) utilise du carburant diesel. Très peu d'entreprises misent sur le propane (2 %) ou l'hydrogène (2 %) pour leurs camions ayant fait l'objet d'une réalimentation ou d'une conversion de moteur.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Diagramme 18 : Type de carburant utilisé pour les réalimentations ou conversions de moteur de camions existants



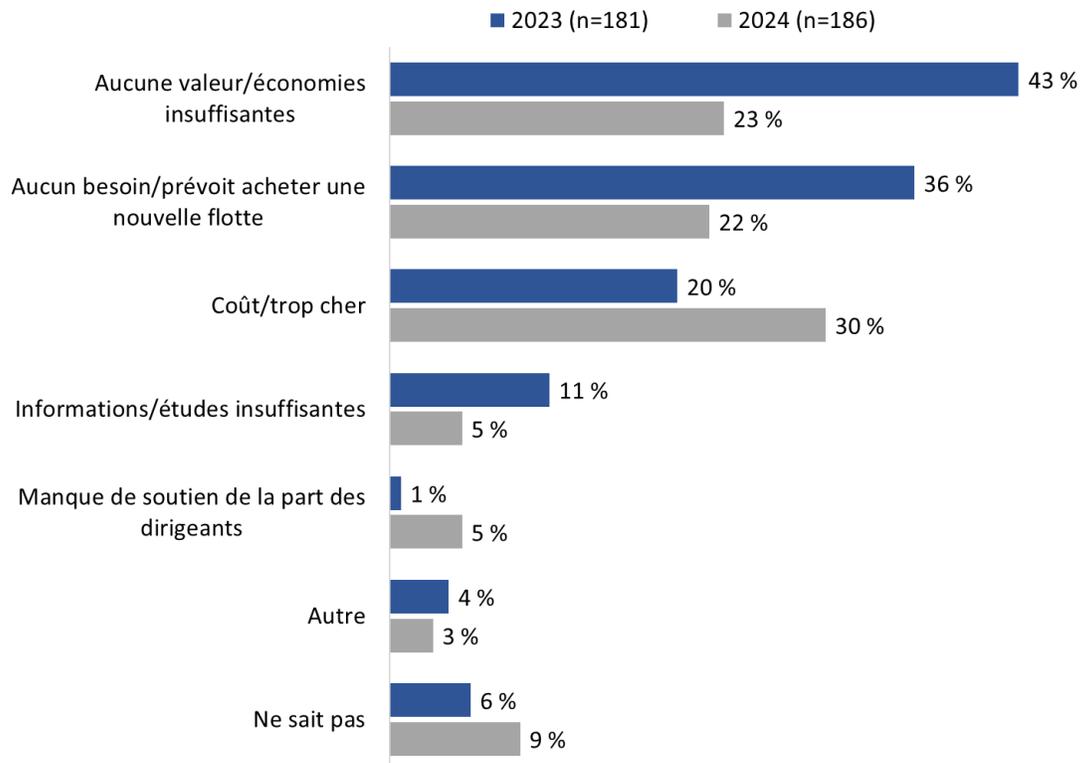
Q23. Quels types de carburant les véhicules remotorisés de votre entreprise utilisent-ils? [Plusieurs réponses acceptées]
Base de référence : n=65; les entreprises ayant procédé à la remotorisation de camions existants.

Plusieurs entreprises estiment que les réalimentations et conversions de moteur seraient trop coûteuses, alors que d'autres ne croient pas qu'une telle initiative apportera de la valeur ou se soldera par des économies suffisantes.

Parmi les entreprises qui ne sont pas intéressées à effectuer des réalimentations et conversions de moteur de leur flotte (n=186), on observe une augmentation du nombre d'entreprises qui invoquent les coûts élevés pour justifier leur décision (30 %, ce qui représente une hausse de 10 % par rapport à 2023). D'autre part, on note une diminution des entreprises qui estiment qu'un tel exercice ne revêt aucune valeur ou n'entraînera pas des économies suffisantes (23 %, soit une baisse de 20 % par rapport à 2023) et des entreprises qui prévoient d'acheter une nouvelle flotte (22 %, une baisse de 14 % comparativement à 2023).

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Diagramme 19 : Raisons invoquées pour justifier le désintérêt de l'entreprise à l'égard des réalimentations et conversions de moteur



Q25. Pourquoi votre entreprise n'est-elle pas intéressée par la remotorisation des camions de sa flotte? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=186; les entreprises qui n'envisagent pas la remotorisation.

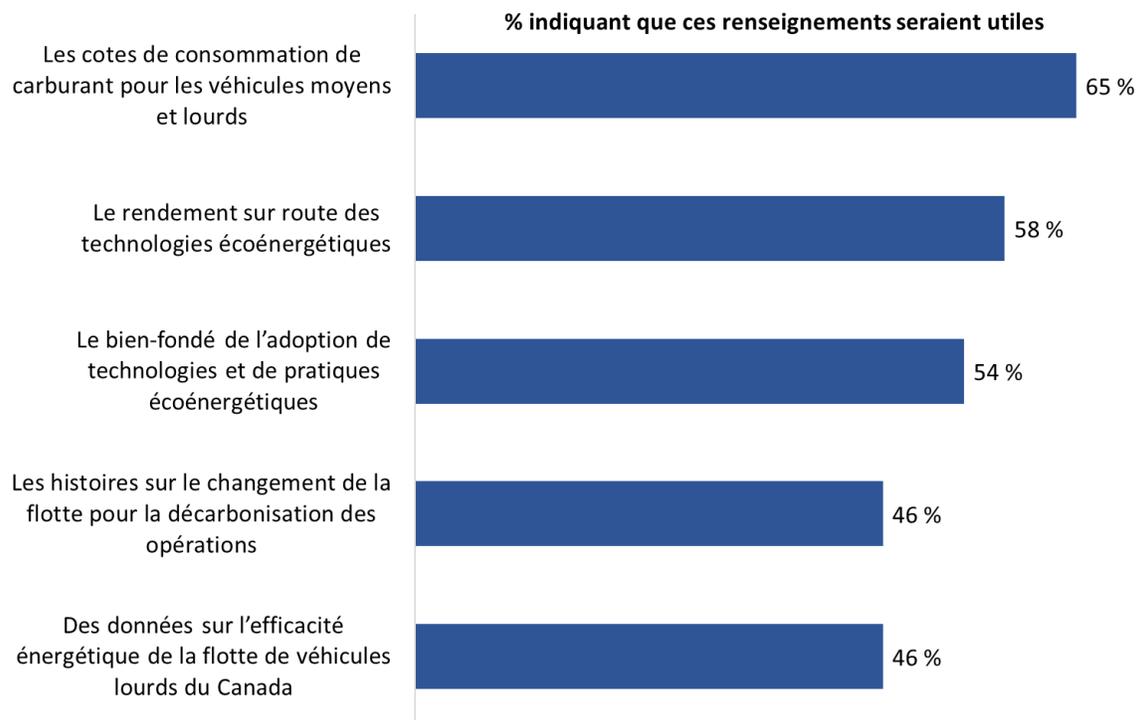
Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

6. Les communications

On a demandé aux représentants de l'industrie sondés si différents types de renseignements seraient utiles pour le processus décisionnel concernant les investissements de leur entreprise dans les technologies, les initiatives ou les programmes permettant de réduire la consommation de carburant.

La moitié des répondants ou plus estimaient que chacun des éléments suivants serait utile. Les deux tiers (65 %) étaient d'avis que l'information sur les cotes de consommation de carburant des véhicules moyens et lourds était utile pour la prise de décisions, tandis qu'un peu plus de la moitié d'entre eux accordaient de l'importance au rendement sur route des technologies écoénergétiques (58 %) et au bien-fondé de l'adoption de technologies et de pratiques écoénergétiques (54 %). Quarante-six pour cent des répondants jugeaient utiles les histoires concernant le changement de la flotte pour la décarbonisation des opérations et les données sur l'efficacité énergétique de la flotte de véhicules lourds du Canada.

Diagramme 20 : Information jugée utile pour le processus décisionnel



Q11. Lorsqu'il s'agit de prendre des décisions au sujet d'investissement de votre compagnie dans des technologies, initiatives, ou programmes rattachés au rendement du carburant, est-ce que l'un ou l'autre des types d'information suivants sont utiles? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=300; tous les répondants.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

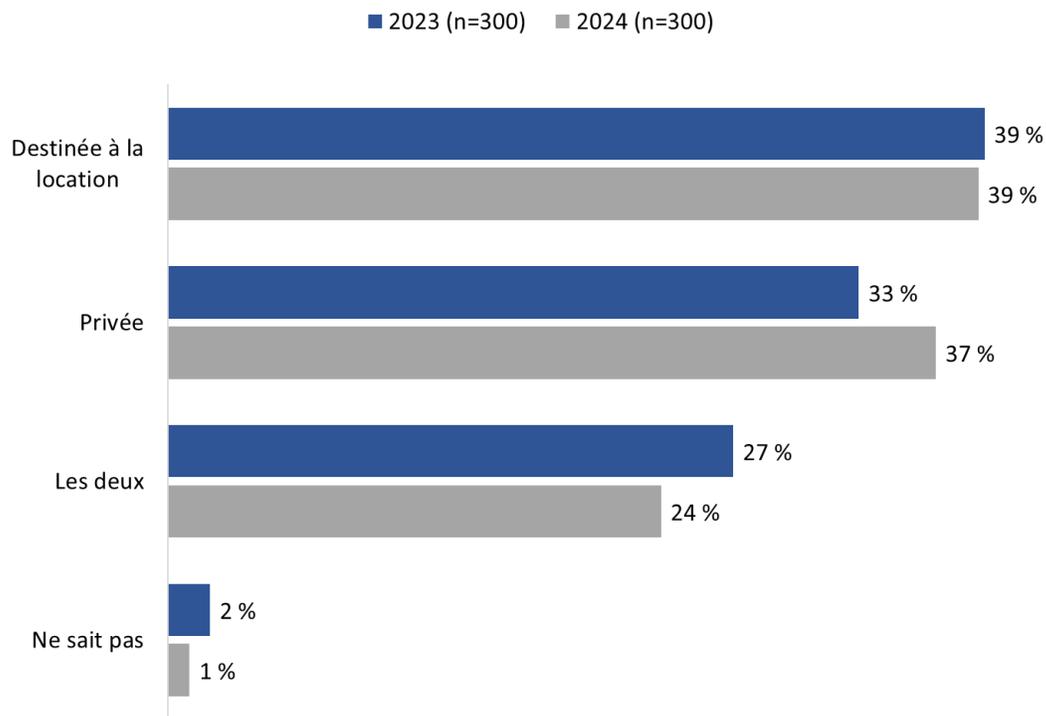
7. Le profil des flottes

Cette section du rapport présente un profil des flottes des entreprises qui ont participé à l'enquête.

Le type de flotte demeure varié.

Le type de flotte des entreprises continue d'être varié; 39 % des entreprises exploitent exclusivement des véhicules destinés à la location et 37 % exploitent exclusivement des flottes privées. Parmi les autres, le quart (24 %) exploitent à la fois des véhicules destinés à la location et des flottes privées. Les variations d'une année à l'autre ne sont pas significatives.

Diagramme 21 : Type de flotte



Q26. Votre flotte est-elle... Base de référence : n=300; tous les répondants.

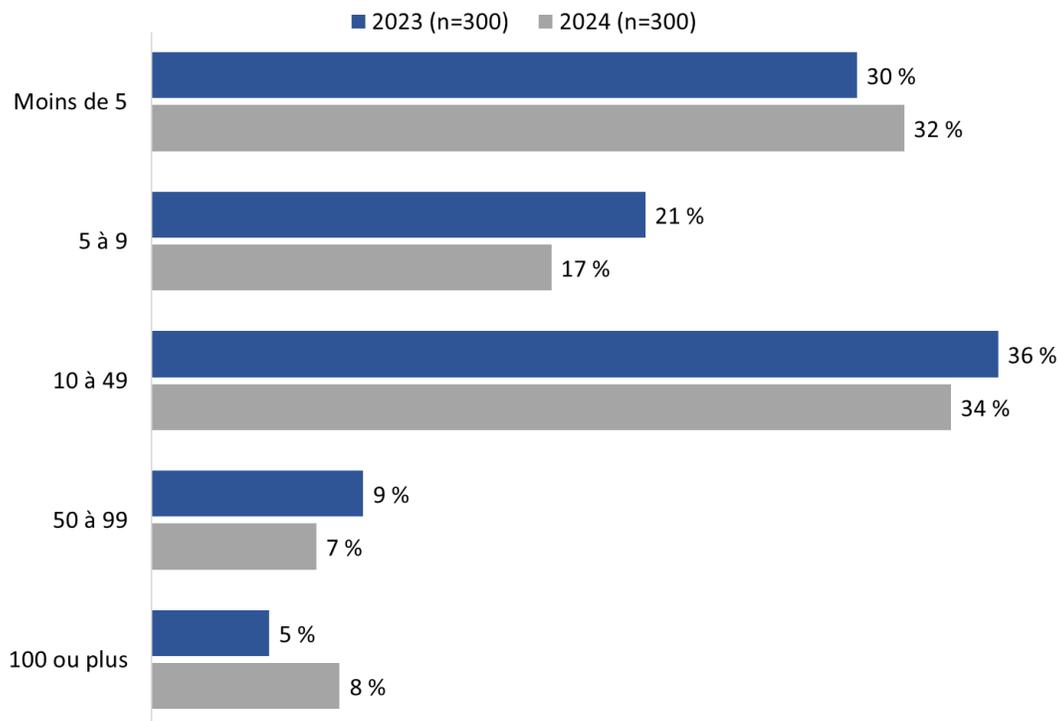
Les entreprises situées au Québec (86 %) sont plus susceptibles d'exploiter une flotte privée.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Près de la moitié des entreprises comptent des flottes de moins de 10 camions.

Près de la moitié des entreprises exploitent des flottes de moins de 10 camions. Plus précisément, 32 % possèdent entre un et quatre camions et 17 % ont cinq à neuf camions. La plus grande proportion, soit 34 %, compte de 10 à 49 camions dans sa flotte. Seulement 15 % des entreprises ont 50 camions ou plus dans leur flotte, dont 8 % disposent de plus de 100 camions. Le nombre médian de camions dans les flottes des entreprises ayant répondu au sondage était de 10. La taille des flottes a très peu changé depuis 2023.

Diagramme 22 : Nombre de camions



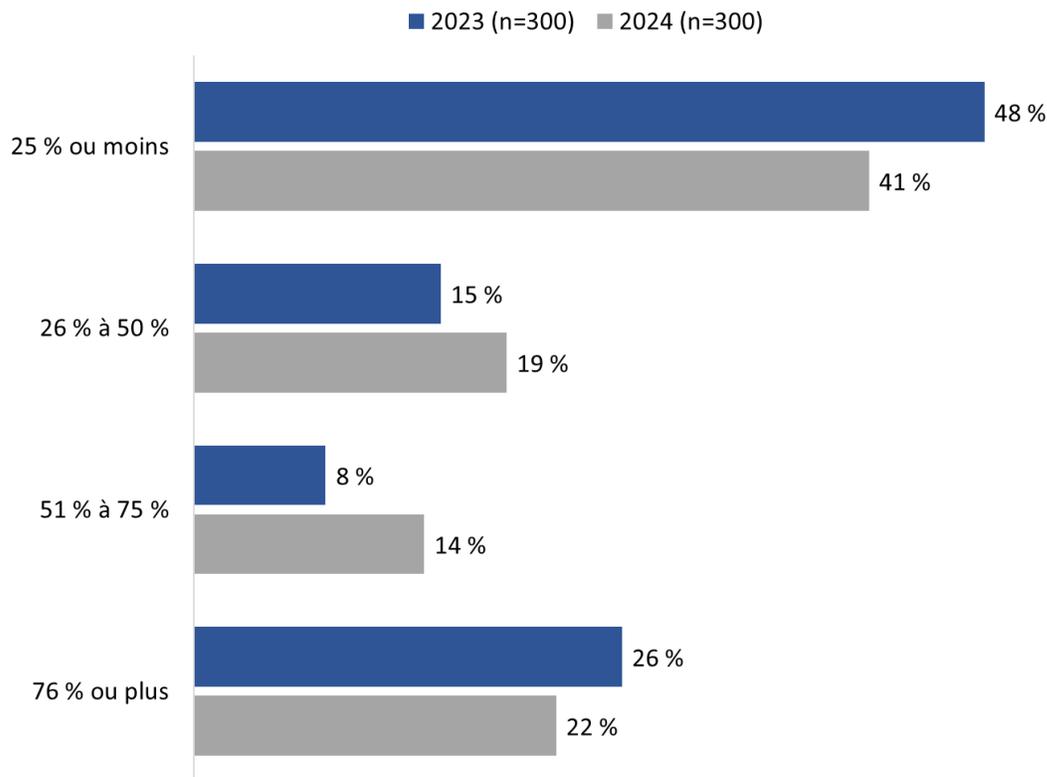
Q27. Combien de camions compte la flotte de votre entreprise? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Six entreprises sur 10 indiquent que jusqu'à la moitié de leurs camions ont moins de cinq ans.

Quatre représentants de l'industrie du transport de marchandises sur 10 (41 %) ont déclaré que jusqu'à un quart de la flotte de leur entreprise a moins de cinq ans (comparativement à 41 % en 2023). En outre, deux sur 10 (19 %) ont déclaré que 26 à 50 % des camions de la flotte de leur entreprise ont moins de cinq ans. Ainsi, six entreprises sur 10 (60 %) exploitent des flottes dont jusqu'à la moitié des camions ont moins de cinq ans. En revanche, environ le tiers (36 %) des répondants ont déclaré que plus de la moitié des camions de la flotte de leur entreprise avaient moins de cinq ans, y compris 22 % qui ont dit que 76 % ou plus des camions de leur flotte répondaient à ce critère.

Diagramme 23 : Pourcentage de camions de la flotte qui ont moins de cinq ans



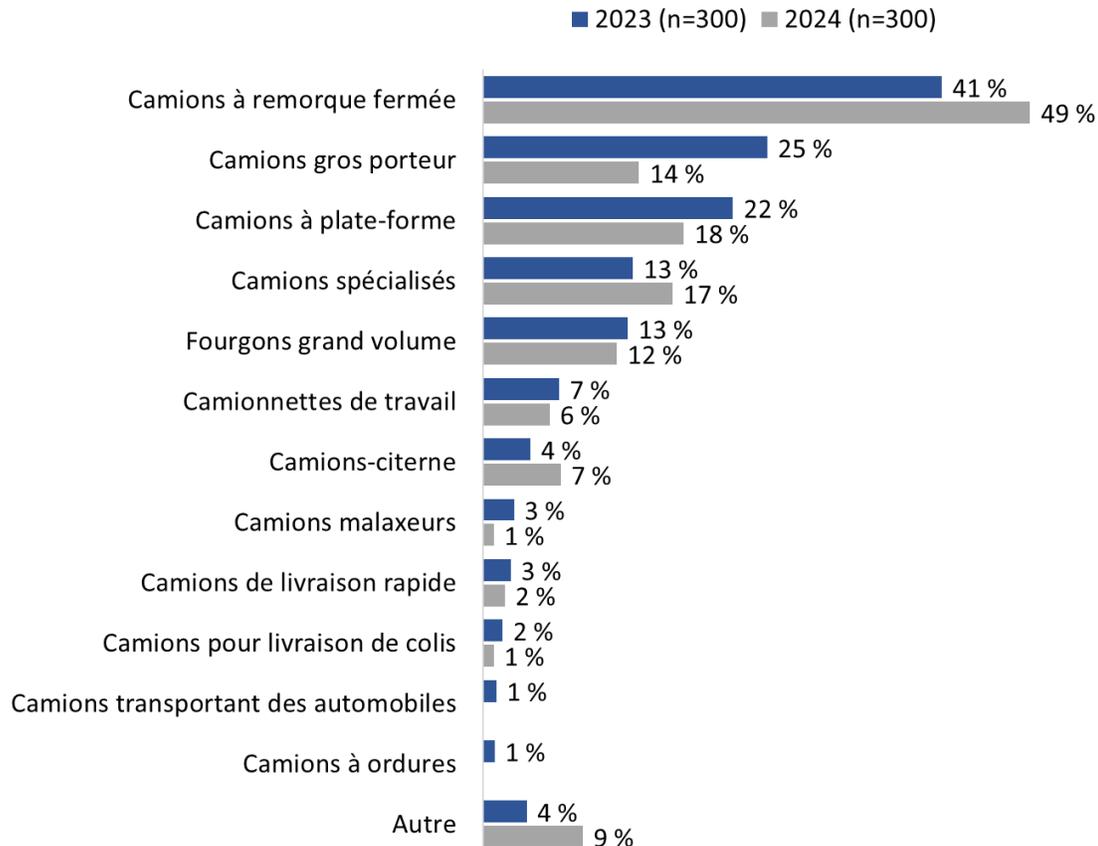
Q28. Quel est le pourcentage approximatif de camions dans votre flotte qui ont moins de cinq ans? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Près de la moitié des entreprises possèdent des camions à remorque fermée.

Quarante-neuf pour cent des entreprises de transport de marchandises sondées possèdent des camions à remorque fermée, tandis que 18 % ont des camions à plate-forme et 17 % disposent de camions spécialisés. Les variations d'une année à l'autre ne sont pas significatives. La liste complète des camions est présentée ci-dessous dans le diagramme 24.

Diagramme 24 : Type de camions de la flotte



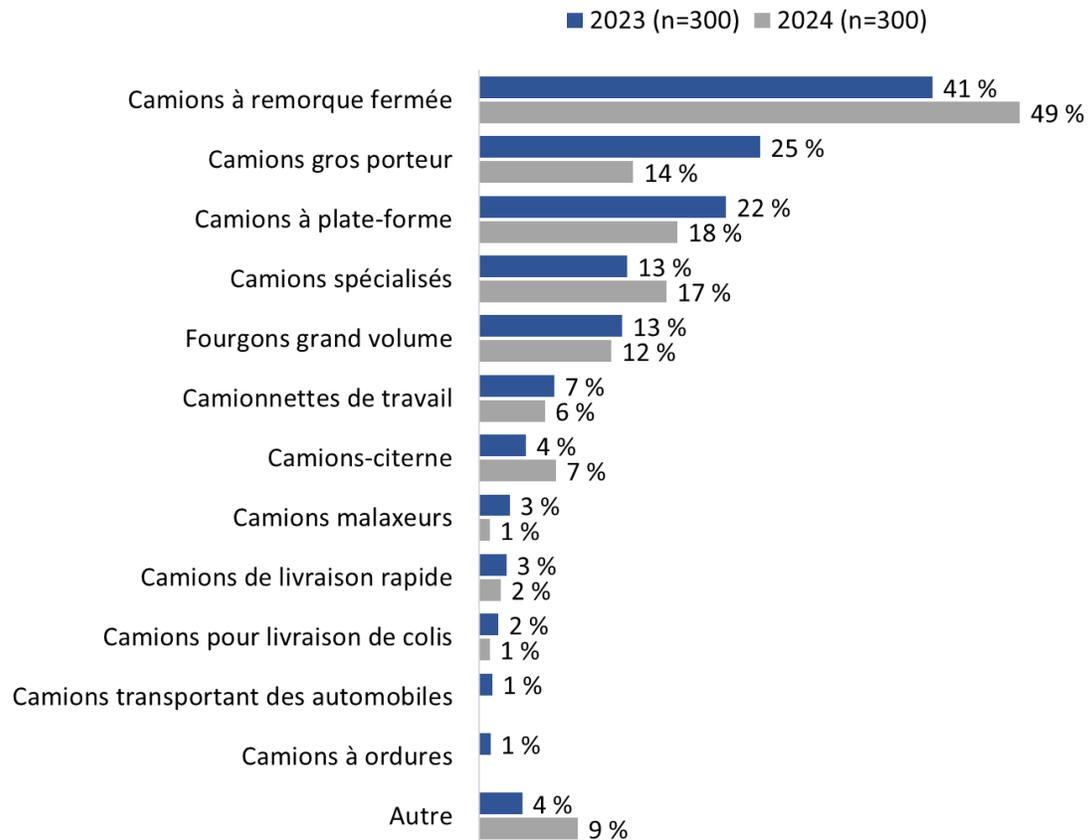
Q29. Quels types de camions compte la flotte de votre entreprise? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=300; tous les répondants.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Trois quarts des entreprises utilisent leurs camions pour des livraisons à l'échelle régionale.

Soixante-quinze pour cent des entreprises sondées utilisent leurs camions pour des livraisons régionales, 61 % pour de longs parcours et 32 % pour du transport à la dernière étape de la livraison.

Diagramme 25 : Utilisation des camions



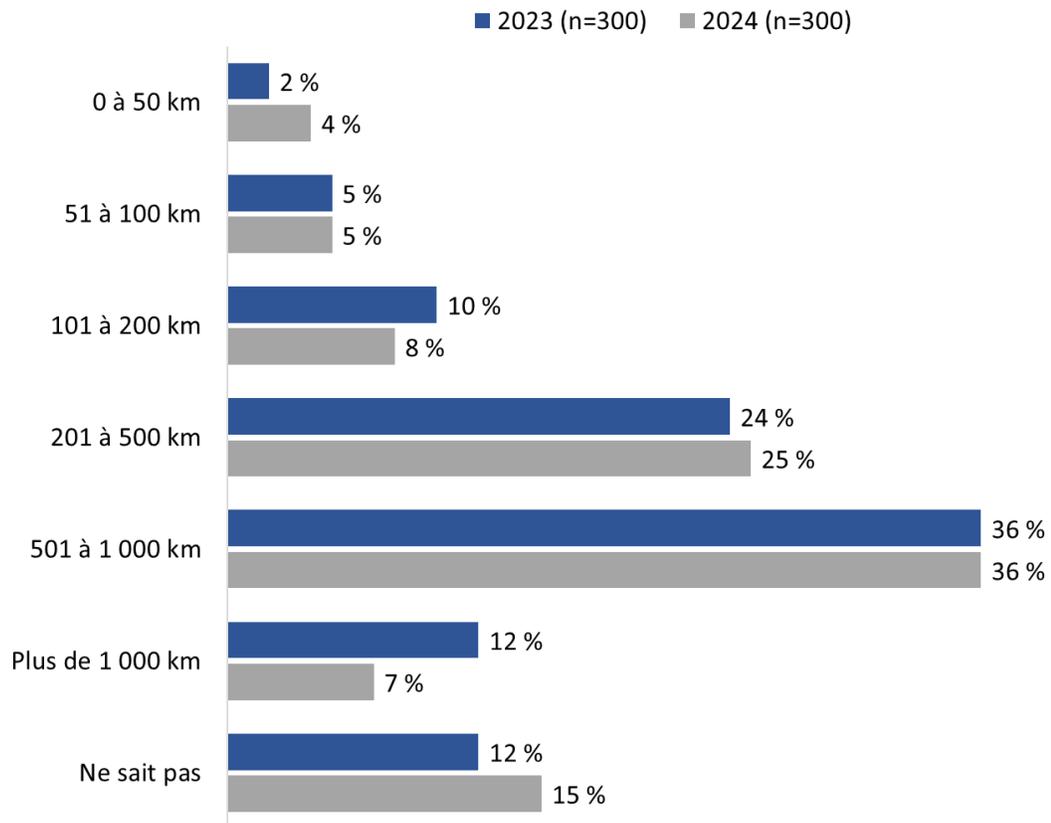
Q30. Vos camions sont-ils utilisés pour...? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=300; tous les répondants.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

La majorité des camions parcourent plus de 200 kilomètres par jour.

La majorité (68 %) des entreprises sondées ont déclaré que leurs camions parcourent plus de 200 kilomètres par jour. Plus précisément, 25 % parcourent entre 201 et 500 kilomètres, 36 % font entre 501 et 1 000 kilomètres et 7 % parcourent plus de 1 000 kilomètres par jour. Le nombre médian de kilomètres parcourus quotidiennement s'élève à 500 kilomètres.

Diagramme 26 : Nombre de kilomètres parcourus par jour



Q31. Dans une journée moyenne, combien de kilomètres vos camions parcourent-ils? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Annexe

1. Spécifications techniques

Les spécifications suivantes s'appliquent à l'enquête :

- Un sondage téléphonique de 15 minutes a été réalisé auprès de 300 représentants de l'industrie du transport de marchandises à l'aide d'un système d'entrevues téléphoniques assistées par ordinateur.
- Les répondants ciblés étaient des personnes qui participent à la gestion ou à la mise en œuvre de programmes et de politiques d'efficacité énergétique pour la flotte de camions de l'entreprise ou qui possèdent des connaissances à ce sujet.
- L'échantillon d'entreprises de transport de marchandises a été fourni par Dun & Bradstreet Canada. La base d'échantillonnage a été tirée du code SCIAN 4841 (transport par camion de marchandises diverses), plus précisément 48411 (transport local) et 48412 (transport sur de longues distances), ainsi que du code SCIAN 4842 (transport par camion de marchandises spéciales [sauf les biens usagés] - Transport local, plus précisément 484220 (transport local) et 484230 (transport sur de longues distances)).
- La répartition des sondages achevés, par code SCIAN, est la suivante :

Code SCIAN	Nbre d'entrevues
Transport de marchandises général : transport local (484110)	149
Transport de marchandises général : transport sur de longues distances (484121, 484122)	134
Transport par camion de marchandises spéciales, sauf les biens usagés (484220, 484230)	17

- Le questionnaire a été testé avant le travail sur le terrain pour s'assurer qu'il mesurait ce qu'il devait mesurer et que les répondants comprenaient les questions.
- Pour un échantillon de cette taille, les résultats globaux peuvent être considérés comme exacts avec une marge d'erreur de plus ou moins 6 %, 19 fois sur 20.
- Le taux de réponse s'élève à 11 %. Le tableau suivant présente des renseignements sur les dispositions des derniers appels pour le sondage et le calcul du taux de réponse.

Nombre total d'appels effectués	7 004
Hors du champ de l'enquête – Invalides	1 549
Non complétés (NC)	3 532
Aucune réponse/boîte vocale	3 532
Visés par le champ de l'enquête – Pas de réponse (V)	1 336
Barrière linguistique	18
Incapable de répondre (maladie/décès)	29
Refus	434
Rappel prévu/non complété	777
Fin de l'appel	78

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Visés par le champ de l'enquête – Unités répondantes (R)	587
Entrevue complétée	300
Quota atteint	6
Non admissible	281
Taux de réponse⁴ [R=(NC+V+R)]	10,76 %

- Les données de l'enquête ont été pondérées par industrie en fonction des données de la base d'échantillonnage de Dun & Bradstreet afin de s'assurer que l'échantillon est représentatif de la population. Le tableau ci-dessous montre les proportions non pondérées et pondérées par code SCIAN.

Code SCIAN	N^{bre} d'entrevues non pondérées	N^{bre} d'entrevues pondérées
Transport de marchandises général : transport local	149	139
Transport de marchandises général : transport sur de longues distances	134	144
Transport par camion de marchandises spéciales, sauf les biens usagés	17	17

⁴ Le taux de réponse est calculé comme suit : le nombre d'unités répondantes [R] divisé par le nombre de cas non complétés [NC] plus les ménages et personnes visés par le champ de l'enquête [V] qui n'ont pas fourni de réponse et les unités répondantes [R].

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

2. Questionnaire du sondage

1^{er} POINT DE CONTACT/PERSONNE À LA RÉCEPTION :

Hello/bonjour, je m'appelle [nom de l'intervieweur]. Préférez-vous continuer en anglais ou en français? / Would you prefer to continue in English or French? Pourrais-je parler à la personne de votre entreprise qui connaît le plus le domaine de la surveillance et de la gestion de l'efficacité énergétique au sein de votre organisation?

SI LA PERSONNE À LA RÉCEPTION LE DEMANDE :

J'appelle au nom de Phoenix SPI, un cabinet de recherche sur l'opinion publique. Nous menons un sondage pour le compte de Ressources naturelles Canada sur les enjeux importants auxquels fait face l'industrie du transport de marchandises partout au Canada. Puis-je parler à la personne qui connaît le mieux les programmes et les politiques en matière d'efficacité énergétique pour la flotte de véhicules de votre entreprise?

- SI LA PERSONNE EST DISPONIBLE, CONTINUER. ALLER À L'INTRODUCTION POUR LE RÉPONDANT.
- SI LA PERSONNE N'EST PAS DISPONIBLE, PRÉVOIR UNE DATE ET UNE HEURE POUR LA RAPPELER.

RÉPONDANT :

Hello/bonjour, je m'appelle [INSÉRER LE NOM]. Je vous téléphone au nom de Phoenix SPI, un cabinet de recherche sur l'opinion publique. Nous menons, pour le compte de Ressources naturelles Canada, un sondage auprès des personnes qui possèdent des connaissances concernant la surveillance et la gestion de l'efficacité énergétique au sein de l'industrie du transport de marchandises. Les résultats de cette étude aideront à orienter les futures politiques publiques liées aux technologies d'énergie propre et à s'attaquer aux changements climatiques.

Il faudra environ 15 minutes pour répondre au sondage. Vous êtes tout à fait libre d'y participer ou non. Vos réponses demeureront confidentielles et anonymes, et les renseignements fournis seront gérés conformément aux exigences de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, de la *Loi sur l'accès à l'information* et d'autres lois pertinentes.

Le sondage est enregistré dans le service de vérification des recherches du Conseil de recherche et d'intelligence marketing canadien. Puis-je continuer?

- Oui, maintenant [CONTINUER]
- Non, il faut rappeler plus tard. Préciser la date/l'heure : Date : Heure :
- Refuse [REMERCIER/METTRE FIN À L'APPEL]

NOTE À L'INTENTION DE L'INTERVIEWEUR : SI UN RÉPONDANT POSE DES QUESTIONS SUR LA LÉGITIMITÉ DU SONDAGE, DIRE : Le sondage est enregistré dans le service de vérification des recherches du Conseil de recherche et d'intelligence marketing canadien. Le numéro d'enregistrement est : 20231222-PH444.

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

A. Présélection et quotas

Avant de commencer,

1. Puis-je confirmer que votre entreprise dispose bel et bien de camions pour le transport de marchandises?

- 01. Oui
- 02. Non [METTRE FIN À L'APPEL]
- 03. Je ne sais pas [METTRE FIN À L'APPEL]

NOTE À L'INTENTION DE L'INTERVIEWEUR : SI LA PERSONNE DEMANDE CE QU'ON ENTEND PAR « CAMIONS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES », DIRE : Ce sont généralement des camions de poids moyen et lourd utilisés pour transporter des biens, mais qui ne comprennent pas les fourgonnettes.

2. Selon vous, dans quelle mesure êtes-vous renseigné(e) au sujet des programmes et des politiques d'efficacité énergétique qui s'appliquent à la flotte de véhicules de votre entreprise? Cela comprend la surveillance, la gestion et la mise en œuvre de tels programmes et politiques. Êtes-vous... [LIRE LA LISTE]

- 01. Très renseigné(e) [PASSER À Q4]
- 02. Assez renseigné(e) [PASSER À Q4]
- 03. Pas très renseigné(e) [POSER Q3]
- 04. Pas du tout renseigné(e) [POSER Q3]
- 05. [NE PAS LIRE] Préfère ne pas répondre [METTRE FIN À L'APPEL]

3. [SI Q2=02] Pouvez-vous me diriger vers la personne qui est renseignée au sujet de la surveillance, de la gestion ou de la mise en œuvre des programmes et politiques d'efficacité énergétique au sein de votre entreprise?

- 01. Oui [RETOURNER À L'INTRODUCTION POUR LE RÉPONDANT SI UNE NOUVELLE PERSONNE EST AU BOUT DU FIL]
- 02. Non [DIRE : Pourrais-je reparler à la personne de la réception? [RETOURNER À L'INTRODUCTION POUR LA PERSONNE DE LA RÉCEPTION]
- 03. Personne au sein de mon entreprise n'est renseigné au sujet de ces programmes [METTRE FIN À L'APPEL]

4. Dans quelle province ou quel territoire le siège social de votre entreprise est-il situé? [NE PAS LIRE LA LISTE]

- 01. Alberta
- 02. Colombie-Britannique
- 03. Manitoba
- 04. Nouveau-Brunswick
- 05. Terre-Neuve-et-Labrador
- 06. Territoires du Nord-Ouest
- 07. Nouvelle-Écosse
- 08. Nunavut

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

09. Ontario
10. Île-du-Prince-Édouard
11. Québec
12. Saskatchewan
13. Yukon
14. Préfère ne pas répondre [METTRE FIN À L'APPEL]

5. Combien d'employés travaillent pour votre entreprise? Veuillez inclure les employés à temps partiel comme des équivalents temps plein. [NE PAS LIRE LA LISTE]

01. Moins de 5
02. 5-9
03. 10-49
04. 50-99
05. 100-249
06. 250-499
07. 500 ou plus
08. Préfère ne pas répondre [METTRE FIN À L'APPEL]

6. Parmi ces employés, combien occupent un poste de chauffeur pour votre entreprise?

01. [NOMBRE OUVERT; NOMBRE ACCEPTÉ : ENTRE 1 ET 9999]
02. Ne sait pas

B. Programmes gouvernementaux

7. À votre avis, dans quelle mesure les programmes de financement du gouvernement qui soutiennent la modernisation des flottes sont-ils importants, le cas échéant? [LIRE LA LISTE]

01. Pas du tout importants
02. Pas très importants
03. Assez importants
04. Très importants
05. [NE PAS LIRE] Ne sait pas

8. Utilisant une échelle de 1 à 5 où 1 est pas du tout familier et 5 est très familier, jusqu'à quel point êtes-vous familier avec les programmes de transports écoénergétiques fédéraux suivants? [LIRE LA LISTE]

PROGRAMMES (RANDOMIZE LIST)

- a) Série de formations Conducteur averti
- b) Le partenariat de transport SmartWay
- c) Programme de transport écoénergétique de marchandises
- d) Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission
- e) Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro

OPTIONS DE RÉPONSE

01. 1 Pas du tout familier
02. 2

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

- 03. 3
- 04. 4
- 05. 5 Très familier
- 06. [NE PAS LIRE] Ne sait pas

9. Êtes-vous au courant de l'existence de programmes [INSÉRER SELON LA Q4 : provinciaux/territoriaux] de transports écoénergétiques de marchandises?

- 01. Oui
- 02. Non
- 03. Je ne sais pas

10. Dans quels programmes de transports écoénergétiques, le cas échéant, votre compagnie participe-t-elle? [NE PAS LIRE LA LISTE; ACCEPTER RÉPONSES MULTIPLES]

- 01. Le partenariat de transport SmartWay
- 02. Conducteur averti
- 03. Programme de transport écoénergétique de marchandises
- 04. *Programme* d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds à zéro émission
- 05. Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro
- 06. Aucun/nous ne participons à aucun programme de transport écoénergétique
- 07. Autre (préciser)
- 08. Ne sait pas

11. Lorsqu'il s'agit de prendre des décisions au sujet d'investissement de votre compagnie dans des technologies, initiatives, ou programmes rattachés au rendement du carburant, est-ce que l'un ou l'autre des types d'information suivants sont utiles? [LIRE LA LISTE; ATTENDRE POUR UN OUI/NON APRÈS CHAQUE OPTION]

[PROCÉDER DE MANIÈRE ALÉATOIRE]

- a) Le rendement sur route des technologies écoénergétiques
- b) Les cotes de consommation de carburant pour les véhicules moyens et lourds
- c) Les histoires sur le changement de la flotte pour la décarbonisation des opérations
- d) Le bien-fondé de l'adoption de technologies et de pratiques écoénergétiques
- e) Des données sur l'efficacité énergétique de la flotte de véhicules lourds du Canada

OPTIONS DE RÉPONSE

- 01. Oui
- 02. Non
- 03. [NE PAS LIRE] Ne sait pas

C. Évaluations énergétiques de la flotte

12. Votre entreprise a-t-elle déjà demandé à un tiers d'effectuer une évaluation énergétique de sa flotte? [NOTE À L'INTENTION DE L'INTERVIEWEUR : SI ON VOUS LE DEMANDE, DIRE : « Une évaluation énergétique de la flotte est une analyse du rendement de votre flotte qui peut être utilisée pour aider votre entreprise à prendre des décisions éclairées en matière d'investissement dans des technologies visant à réduire la consommation de carburant »].

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

- 01. Oui
 - 02. Non [PASSER À LA Q14]
 - 03. Ne sait pas [PASSER À LA Q14]
13. **[SI Q12=01] Dans quelle mesure les évaluations énergétiques de la flotte sont-elles importantes pour déterminer les améliorations qui devraient être apportées à vos véhicules? [LIRE LA LISTE]**
- 01. Pas du tout importantes
 - 02. Pas très importantes
 - 03. Assez importantes
 - 04. Très importantes
 - 05. [NE PAS LIRE] Ne sait pas

PASSER À LA Q16 À MOINS QUE LA Q12=02 OU 03

14. **[SI Q12=02,03] Votre entreprise envisagerait-elle un jour de demander à un tiers de procéder à une évaluation énergétique de sa flotte?**
- 01. Oui [PASSER À LA Q16]
 - 02. Non
 - 03. Ne sait pas
15. **[SI Q14=02,03] Pourquoi votre entreprise n'a-t-elle pas songé à procéder à une évaluation énergétique de la flotte? [NE PAS LIRE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]**
- 01. Coût/c'est trop cher
 - 02. Connaissances insuffisantes à ce sujet/ne savait pas ce qu'était une évaluation énergétique
 - 03. Ne fait pas confiance aux résultats
 - 04. Absence de valeur/ne vaut pas le coût
 - 05. Ne croit pas que c'est nécessaire/ne prévoit pas moderniser la flotte
 - 06. Manque de temps pour s'informer sur le sujet/rencontrer des auditeurs
 - 07. Manque de soutien de la part des dirigeants
 - 08. Autre [précisez]
 - 09. Ne sait pas

D. La modernisation

Les prochaines questions portent sur la modernisation des camions de transport de marchandises de votre entreprise.

16. **Au cours de la dernière année, votre entreprise a-t-elle modernisé sa flotte de camions?**
- [INTERVIEWER NOTE: IF ASKED, SAY: 'By retrofits we are referring to upgrades made to your truck(s) with energy efficient devices'.]**
- [NOTE À L'INTERVIEWEUR : SI LA PERSONNE DEMANDE CE QU'ON ENTEND PAR « MODERNISES » DIRE : Pour moderniser votre camion avec des appareils à faible consommation d'énergie.]**
- 01. Oui
 - 02. Non [PASSER À LA Q19]

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

03. Ne sait pas [PASSER À LA Q19]

17. [SI Q16=01] Combien de camions dans votre entreprise ont été modernisés au cours de la dernière année?

[NOTE A L'INTERVIEWEUR : SI LA PERSONNE DEMANDE CE QU'ON ENTEND PAR « MODERNISES » DIRE : Pour moderniser votre camion avec des appareils à faible consommation d'énergie.]

01. [NOMBRE OUVERT]

02. Ne sait pas

18. [SI Q13=01] Parmi les choix suivants, quelles initiatives de modernisation, s'il y a lieu votre entreprise a-t-elle mises en œuvre au cours de la dernière année? [ALTERNER L'ORDRE DES CHOIX/LIRE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]

[NOTE A L'INTERVIEWEUR : SI ON VOUS LE DEMANDE, VEUILLEZ RAPPELER AUX REpondANTS QUE NOUS PARLONS DE LA MODERNISATION AUX CAMIONS EXISTANTS.]

01. Groupes auxiliaires de puissance

02. Jupes latérales

03. Déфлекteurs d'air

04. Radiateurs de chauffage de cabine

05. Climatiseurs de cabine

06. Garde-boue aérodynamiques

07. Batterie CVCA

08. Régulateur de vitesse prédictif

09. Unités de réfrigération diesel-électriques

10. Unités de réfrigération électriques

11. Pneus à faible résistance au roulement

12. Pneus larges

13. Télématique

14. Panneaux solaires pour tracteur ou remorque

15. Enjoliveurs de roue

16. Réducteurs d'écarts

17. Rallonges de cabine

18. Technologie d'optimisation d'itinéraire

19. [NE PAS LIRE] Ne sait pas

20. [NE PAS LIRE] Aucun de ces choix de réponse

19. À quels obstacles, s'il y a lieu, votre entreprise est-elle confrontée lorsqu'il s'agit de moderniser sa flotte? [NE PAS LIRE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]

01. Coût

02. Manque de connaissances/expertise

03. Manque de ressources humaines/temps

04. Priorités concurrentes de l'entreprise

05. Manque de soutien de la part des dirigeants

06. Autre [précisez]

07. Ne sait pas

08. Aucun obstacle

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

E. La remotorisation

Changeons de sujet encore...

20. Savez-vous que la remotorisation de camions existants peut être une solution rentable plutôt que d'acheter un nouveau véhicule d'un fabricant d'équipement d'origine? [NOTE A L'INTERVIEWEUR : SI ON DEMANDE, 'OEM' FAIT RÉFÉRENCE À FABRICANT D'ÉQUIPEMENT D'ORIGINE. SI ON DEMANDE AU SUJET DE 'REMOTORISATION', DITES : La remotorisation consiste à remplacer un moteur existant par un nouveau qui a été certifié conforme aux normes d'émissions plus propres.]

- 01. Oui
- 02. Non
- 03. Ne sait pas

21. Votre entreprise a-t-elle remotorisé des camions de sa flotte?

- 01. Oui
- 02. Non [PASSER À LA Q24]
- 03. Ne sait pas [PASSER À LA Q24]

22. [SI Q21=01] Quel pourcentage des camions de la flotte de votre entreprise ont été remotorisés?

- 01. [NOMBRE OUVERT; POURCENTAGE ACCEPTÉ : ENTRE 0 ET 100 %]
- 02. Ne sait pas

23. [SI Q21=01] Quels types de carburant les véhicules remotorisés de votre entreprise utilisent-ils? [NE PAS LIRE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]

- 01. Propane
- 02. Gaz naturel comprimé (GNC)
- 03. Gaz naturel renouvelable (GNR)
- 04. Hydrogène
- 05. Éthanol
- 06. Autre [précisez]
- 07. Ne sait pas

PASSER À LA Q26 À MOINS QUE LA Q22=MOINS DE 100 %

24. [SI Q21=02,03] Votre entreprise envisage-t-elle de remotoriser des camions de sa flotte au cours des deux à trois prochaines années?

- 01. Oui
- 02. Non
- 03. Je ne sais pas

25. [SI Q24=02] Pourquoi votre entreprise n'est-elle pas intéressée par la remotorisation des camions de sa flotte? [NE PAS LIRE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]

- 01. Coût/trop cher

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

- 02. Aucune valeur/ne croit pas que cela permettra de réaliser des économies suffisantes
- 03. Informations/études insuffisantes
- 04. Aucun besoin/prévoit acheter une nouvelle flotte
- 05. Manque de soutien de la part des dirigeants
- 08. Tous les camions sont neufs
- 09. Plus rentable d'acheter un véhicule neuf
- 06. Autre [précisez]
- 07. Je ne sais pas

F. Profil de la flotte

Les dernières questions concernent la flotte de votre entreprise.

26. Votre flotte est-elle... [LIRE LA LISTE]

- 01. Privée
- 02. Destinée à la location
- 03. Les deux
- 04. [NE PAS LIRE] Ne sait pas

27. Combien de camions compte la flotte de votre entreprise?

- 01. [NOMBRE OUVERT; NOMBRE ACCEPTÉ : ENTRE 1 ET 9999]
- 02. Ne sait pas

28. Quel est le pourcentage approximatif de camions dans votre flotte qui ont moins de cinq ans?

- 01. [NOMBRE OUVERT; POURCENTAGE ACCEPTÉ : ENTRE 0 ET 100 %]
- 02. Ne sait pas

29. Quels types de camions compte la flotte de votre entreprise? [SI CELA EST UTILE, VOUS POUVEZ LIRE QUELQUE CHOIX DE LA LISTE S; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES; SI UN RÉPONDANT MENTIONNE UNE MARQUE DE CAMION, DITES : POUR CETTE QUESTION NOUS NOUS INTÉRESSONS AU TYPE DE CAMION, PAS LA MARQUE]

- 01. Camions frigorifiques
- 02. Camions pour livraison de colis
- 03. Camions spécialisés
- 04. Camions de livraison rapide
- 05. Camions-citerne
- 06. Camions à plate-forme
- 07. Camions malaxeurs
- 08. Camions à remorque fermée
- 09. Camions gros porteur
- 10. Camions transportant des automobiles
- 11. Camions à ordures
- 12. Fourgons grand volume
- 13. Camionnettes de travail
- 16. Châssis
- 17. Utilitaire

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

- 14. Autre [précisez]
- 15. Ne sait pas

30. Vos camions sont-ils utilisés pour... [LIRE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]

- 01. Le transport à la dernière étape de la livraison
- 02. Des livraisons régionales
- 03. De longs parcours
- 04. [NE PAS LIRE] Aucun de ces choix de réponse
- 05. [NE PAS LIRE] Je ne sais pas

31. Dans une journée moyenne, combien de kilomètres vos camions parcourent-ils?

- 01. [NOMBRE OUVERT; NOMBRE ACCEPTÉ : ENTRE 1 ET 9999]
- 02. Je ne sais pas

32. Maintenant, en pensant aux camions pour transport de marchandises qu'utilise votre compagnie, pour lesquels des éléments suivants faites-vous des suivis? [LIRE LA LISTE; ATTENDRE POUR UN OUI/NON APRÈS CHAQUE OPTION]

[PROCÉDER DE MANIÈRE ALÉATOIRE; FAIRE LA ROTATION EN BLOC DE C ET D, EN PROCÉDANT DE MANIÈRE ALÉATOIRE DANS L'ORDRE DE PRÉSENTATION DE C ET D]

- a) La charge utile moyenne par année
- b) La consommation de carburant
- c) Le nombre total de kilomètres parcourus par année [ALTERNER COMME BLOC AVEC LE CHOIX DE RÉPONSE D]
- d) Le nombre de kilomètres parcourus à vide par année [ALTERNER COMME BLOC AVEC LE CHOIX DE RÉPONSE C]
- e) Les habitudes de conduite, par exemple maintenir la même vitesse, avancer en roue libre pour ralentir, etc.
- f) La vitesse moyenne
- g) Le temps de marche au ralenti

OPTIONS DE RÉPONSE

- 01. Oui
- 02. Non
- 03. [NE PAS LIRE] Ne sait pas

33. Votre entreprise offre-t-elle à ses camionneurs une formation sur la conduite écoénergétique? Une formation sur la conduite écoénergétique désigne toute formation conçue pour améliorer les connaissances des chauffeurs concernant les techniques d'efficacité énergétique.

- 01. Oui
- 02. Non
- 03. Je ne sais pas

Sondage de 2024 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Finalement,

34. Quel poste occupez-vous au sein de l'entreprise? [NE PAS LIRE LA LISTE. ACCEPTER UNE SEULE RÉPONSE]

01. Propriétaire/exploitant
02. Gestionnaire des opérations
03. Gestionnaire du transport des marchandises
04. Directeur général
05. Administrateur
06. Autre [précisez]
07. Préfère ne pas répondre

Merci beaucoup pour votre temps et votre participation. Les résultats de la recherche seront mis à la disposition du grand public, sur le site Web de Bibliothèque et Archives Canada, au cours des prochains mois.