



Natural Resources
Canada

Ressources naturelles
Canada

Sondage au sein de l'industrie du transport des marchandises concernant les programmes de transport de marchandises écoénergétique

Rapport



Préparé pour Ressources naturelles Canada

Nom du fournisseur : Kantar TNS

Numéro de contrat : n° 23483-190460/001/CY

Valeur du contrat : 76 119,63 \$

Date d'attribution : 19 septembre 2018

Date de livraison : 18 janvier 2019

Numéro d'enregistrement : ROP n° 048-18

Pour plus d'informations au sujet de ce rapport, veuillez communiquer avec RNCan à : nrcan.por-rop.rncan@canada.ca

This report is also available in English.

Canada

Sondage au sein de l'industrie du transport des marchandises concernant les programmes de transport de marchandises écoénergétique

Rapport final

Préparé pour Ressources naturelles Canada par Kantar TNS

Janvier 2019

Ressources naturelles Canada (RNCan) a commandé un sondage d'opinion publique à Kantar TNS sur l'industrie canadienne du transport de marchandises. Le but de cette recherche était d'évaluer les perspectives en matière de réduction de la consommation de carburant et d'amélioration de l'efficacité énergétique relativement au transport de marchandises dans l'industrie du camionnage lourd. La recherche avait également pour but d'établir une base de référence pour l'adoption d'autres mesures. Au total, 300 représentants de l'industrie canadienne du transport de marchandises qui participent à la gestion ou la mise en œuvre de programmes et politiques en matière d'efficacité énergétique au sein du parc de camions de leur entreprise, ou qui en sont informés, ont répondu à un sondage téléphonique en novembre 2018. Cette publication présente les conclusions de cette recherche.

Autorisation de reproduire

Cette publication peut être reproduite à des fins non commerciales seulement. Une autorisation écrite préalable doit être obtenue auprès de Ressources naturelles Canada. Pour de plus amples renseignements au sujet de ce rapport, veuillez communiquer avec Ressources naturelles Canada à : nrcan.por-rop.mcan@canada.ca.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Ressources naturelles Canada, 2019.

Autorisation de reproduire, sauf indication contraire. Les informations contenues dans cette publication peuvent être reproduites, en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans frais ni autorisation supplémentaire de la part de Ressources naturelles Canada, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin de garantir l'exactitude des informations reproduites, que Ressources naturelles Canada soit identifiée comme étant l'institution source, et que la reproduction ne soit pas représentée comme étant une version officielle des informations reproduites ou comme ayant été faites en collaboration avec Ressources naturelles Canada ou avec son approbation. Pour obtenir l'autorisation de reproduire les informations contenues dans cette publication à des fins commerciales, veuillez communiquer avec Ressources naturelles Canada à : nrcan.por-rop.mcan@canada.ca.

Numéro de catalogue : XXXX

Numéro international normalisé du livre (ISBN) : XXXX

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

Table des matières

1.	Sommaire	4
1.1.	But et objectifs de la recherche	4
1.2.	Objectifs de la recherche	4
1.3.	Méthodologie	5
1.3.1.	Analyses des sous-groupes, signification statistique et arrondissement	5
1.4.	Valeur du contrat	6
1.5.	Énoncé de neutralité politique	6
1.6.	Sommaire des résultats	7
2.	Conclusions détaillées	11
2.1.	Connaissance et utilisation des programmes et des activités liés au transport écoénergétique	11
2.1.1.	Connaissance des programmes liés au transport écoénergétique	11
2.1.2.	Participation aux programmes de transport écoénergétique	15
2.2.	Attitudes à l'égard de la consommation de carburant	17
2.2.1.	Importance du suivi de la consommation de carburant	17
2.3.	Activités liées au rendement du carburant	18
2.3.1.	Suivi des activités liées au rendement du carburant	18
2.3.2.	Technologies et activités liées au rendement du carburant	22
2.3.3.	Obstacles à l'adoption d'activités/de technologies de réduction de la consommation de carburant	26
2.3.4.	Utilité des informations en matière de réduction du carburant	28
2.4.	Profil du répondant	30
3.	Méthodologie	33
3.1.	Aperçu méthodologique	33
4.	Annexe B : Instrument de sondage :	38
4.1.	Sondage en français	38

1. Sommaire

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 en mesurant, en comparant et en améliorant l'efficacité du transport de marchandises, ce qui a permis aux entreprises de réduire les coûts de carburant tout en transportant les marchandises de la manière la plus propre et efficace possible. Bien que le programme ait été lancé aux États-Unis en 2004 par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE), Ressources naturelles Canada (RNC) a commencé à administrer le programme au Canada en 2012.

La responsabilité liée à la réduction des émissions des chaînes d'approvisionnement revêt de plus en plus d'importance dans la prise de décision des clients et de l'entreprise. Par conséquent, les entreprises communiquent avec des partenaires commerciaux qui partagent les mêmes objectifs, transformant le rendement du carburant et la réduction des émissions en une proposition entre entreprises. En transportant les marchandises de la manière la plus propre et la plus efficace possible, les partenaires SmartWay favorisent une productivité accrue tout en protégeant l'environnement.

1.2. Objectifs de la recherche

L'objectif général de la recherche était d'évaluer les perspectives en matière de réduction de la consommation de carburant et d'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport de marchandises au sein de l'industrie du camionnage lourd, en plus d'établir une base de référence pour l'adoption d'autres mesures.

Les objectifs spécifiques de la recherche consistaient entre autres à :

- évaluer la sensibilisation au programme de partenariat de transport de marchandises SmartWay;
- déterminer les types d'information sur l'efficacité énergétique dans le transport que les entreprises surveillent;
- comprendre l'importance perçue quant au suivi de la consommation de carburant;
- comprendre quelles activités en matière de réduction de la consommation de carburant ont été mises en œuvre ou réalisées, le cas échéant;
- déterminer, le cas échéant, quels programmes de transport écoénergétique des marchandises sont utilisés pour aider à surveiller la consommation de carburant;
- comprendre quelles sont les technologies en matière de réduction de carburant dans lesquelles l'industrie du camionnage lourd a investi, le cas échéant;
- identifier les obstacles entourant l'adoption d'activités ou de technologies en matière de réduction de la consommation de carburant; et
- déterminer les types et sources d'information en matière de rendement du carburant jugés utiles.

Les résultats de cette recherche serviront à appuyer le développement de programmes et de politiques au sein de Ressources naturelles Canada.

1.3. Méthodologie

Les résultats de cette étude reposent sur un sondage téléphonique mené du 1^{er} novembre 2018 au 23 novembre 2018 auprès de 300 représentants de l'industrie canadienne du transport de marchandises (transport par camion de marchandises diverses – local et sur de longues distances – et transport par camion de marchandises spéciales (à l'exclusion des biens usagés) qui participent à la gestion ou la mise en œuvre de programmes et politiques en matière d'efficacité énergétique au sein du parc de camions de leur entreprise ou qui en sont informés. Le sondage a obtenu un taux de réponse global de 4,7 % et une marge d'erreur de +/- 5,6 % à un niveau de confiance de 95 %, 19 fois sur 20.

L'échantillon a été tiré d'une liste achetée de codes SCIAN 4841 (transport par camion de marchandises diverses) et 4842 (transport par camion de marchandises spéciales – à l'exclusion des biens usagés). Une approche de style recensement a été adoptée, ce qui signifie que tous les échantillons disponibles ont été prélevés et utilisés afin de réaliser les entrevues décrites ci-dessous :

- 484110 : Transport local par camion de marchandises diverses : N=115
- 484121 et 484122 : Transport par camion de marchandises diverses sur de longues distances : N=127
- 484220 et 484230 : Transport par camion de marchandises spéciales – à l'exception des biens usagés : N=58

Afin d'atteindre l'objectif général consistant à identifier les perspectives de réduction de la consommation de carburant et d'amélioration de l'efficacité énergétique, l'étude explore les attitudes à l'égard de la consommation de carburant en évaluant l'importance du suivi des activités de consommation de carburant et d'efficacité énergétique ainsi que des obstacles perçus lorsqu'il s'agit d'adopter des activités et des technologies de réduction de carburant. L'étude explore également la connaissance, la participation et l'utilisation des programmes de transport écoénergétique, et ce, en mettant l'accent sur le programme de formation Écoflotte – Conducteur averti, le partenariat de transport SmartWay et le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises.

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

Une analyse a été entreprise afin de déterminer les différences en fonction des caractéristiques de l'entreprise, telles que l'emplacement (la région), le type de parc de camions (privé, pour compte d'autrui et une combinaison des deux), le nombre de camions, le type de camions (sur courte distance, sur longue distance et les deux), la taille de l'entreprise, l'utilisation d'un suivi, l'utilisation de technologies ou d'activités de réduction de la consommation de carburant et la sensibilisation aux programmes de transport écoénergétique de marchandises tels que le programme de formation Écoflotte – Conducteur averti, le partenariat de transport SmartWay et le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises. Seules les différences significatives à un niveau de confiance de 95 % sont présentées dans ce rapport.

Les chiffres présentés dans ce rapport sont arrondis au nombre entier le plus proche. En raison de cet arrondissement, il se peut que, dans certains cas, les évaluations regroupées semblent différer d'un point de pourcentage par rapport aux chiffres présentés individuellement, et que les totaux ne correspondent pas à 100 %.

1.4. Valeur du contrat

La valeur totale du contrat pour ce projet est de **76 119,63 \$**, y compris les taxes applicables.

1.5. Énoncé de neutralité politique

J'atteste, par la présente, à titre de représentante de Kantar TNS, que les produits livrables sont pleinement conformes aux exigences du gouvernement du Canada en matière de neutralité politique 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 de renseignements sur les intentions de vote électoral, les préférences quant aux partis politiques, les positions des partis ou sur l'évaluation de la performance d'un parti politique ou de ses dirigeants.



Tanya Whitehead
Kantar TNS
Directrice principale

1.6. Sommaire des résultats

Profil des répondants

Trois cents représentants de l'industrie canadienne du transport de marchandises ont été interviewés. La plupart des représentants interrogés provenaient de petites entreprises (1 à 99 employés) (89 %) et étaient assez bien répartis au niveau régional : le Canada atlantique (6 %), le Québec (36 %), l'Ontario et les Prairies (24 % chacun) et la Colombie-Britannique (11 %).

Les entreprises interrogées représentaient une variété de parcs de véhicules; certaines avaient des parcs de camions exclusivement privés (41 %), d'autres avaient uniquement des parcs de camions pour compte d'autrui (35 %) et les autres (26 %) avaient à la fois des parcs privés et pour compte d'autrui. De plus, la plupart (44 %) des entreprises utilisaient une combinaison de camions sur courte distance et sur longue distance, tandis que près du tiers (32 %) n'avaient que des camions sur courte distance et seulement un quart (24 %) n'avaient que des camions sur longue distance.

Programmes de transport écoénergétique des marchandises

La sensibilisation à l'égard des programmes de transport écoénergétique dans l'industrie canadienne du transport de marchandises est relativement faible (30 %) (4/5 sur une échelle de 5 points) et près d'un quart (25 %) déclarent que le programme de formation Écoflotte – Conducteur averti, le partenariat de transport SmartWay ou le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises ne leur sont « pas du tout familiers ». La connaissance des programmes varie, le programme de formation Écoflotte – Conducteur averti obtenant le taux de connaissance le plus élevé (21 %), suivi du partenariat de transport SmartWay (17 %) et du Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises (10 %).

La participation aux programmes de transport écoénergétique dans l'industrie canadienne du transport de marchandises est relativement faible, avec environ une entreprise sur quatre (26 %) participant à au moins un programme de transport écoénergétique. La participation est la plus forte lorsqu'il s'agit du programme de partenariat de transport SmartWay et du programme Écoflotte – Conducteur averti (14 % et 12 % respectivement), lesquels sont suivis du Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises (5 %) et « autres » programmes de transport écoénergétique (2 %).

Les entreprises qui sont plus au courant du programme de partenariat de transport SmartWay, de la formation Écoflotte – Conducteur averti ou du Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises sont aussi plus susceptibles d'y participer. Par exemple, les entreprises qui sont au courant du programme de formation Écoflotte – Conducteur averti étaient plus susceptibles de participer au programme de partenariat de transport SmartWay (36 % par rapport à 9 %) et au Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises (11 % par rapport à 4 %) comparativement à ceux qui ne connaissaient pas ces programmes.

Suivi de la consommation de carburant et investissement dans les technologies de réduction de la consommation de carburant

Le suivi de la consommation de carburant est considéré comme important (4/5 sur une échelle de 5 points) par la majorité (80 %) des entreprises de l'industrie canadienne du transport de marchandises. En fait, près des deux tiers (63 %) le considèrent comme « très » important. Il n'est donc pas surprenant de constater que pratiquement toutes les entreprises de l'industrie canadienne du transport de marchandises (99 %) surveillent au moins certaines informations relatives à la consommation de carburant de leurs parcs de camions ou investissent dans au moins une technologie ou activité de réduction de la consommation de carburant (95 %). Les informations les plus couramment suivies incluent :

- la consommation de carburant (91 %);
- le total des kilomètres parcourus (89 %);
- la vitesse moyenne et la marche au ralenti (70 % chacune);
- les habitudes de conduite (66 %);
- les kilomètres parcourus à vide chaque année (58 %); et
- la charge utile moyenne annuelle (53 %).

Les technologies les plus courantes dans lesquelles on a investi et les activités entreprises comprennent :

- les appareils électroniques à bord (77 %);
- les groupes auxiliaires de puissance ou de chauffage de cabine (66 %);
- la technologie des pneus (51 %);
- l'équipement anti-marche au ralenti (51 %);
- les équipements aérodynamiques (47 %);
- les programmes de conducteur-entraîneur ou les programmes incitatifs (47 %); et
- les programmes améliorés d'utilisation des capacités de remorques (36 %).

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

Neuf entreprises canadiennes de transport de marchandises (90 %) sur dix ont rencontré des obstacles lorsqu'elles ont essayé d'adopter ou de mettre en œuvre des activités ou des technologies de réduction de consommation de carburant. Un manque de ressources humaines ou de temps (54 %), l'incertitude quant à l'efficacité de l'activité ou de la technologie pour ce qui est de réduire la consommation de carburant (53 %) ou une incertitude quant au rendement du capital investi (50 %) sont considérés comme posant des défis ou comme étant des obstacles à l'adoption ou la mise en œuvre d'activités ou de technologies de réduction de consommation de carburant par au moins la moitié de toutes les entreprises canadiennes de transport de marchandises. Bon nombre d'entreprises ont aussi indiqué que des priorités opérationnelles concurrentes (46 %), un manque de connaissances (39 %) et un accès aux infrastructures de ravitaillement (26 %) constituaient des obstacles alors qu'un manque de participation de la haute direction (14 %) ou d'autres raisons (15 %) n'étaient considérés comme obstacles que par un petit nombre d'entreprises.

Information au sujet de l'efficacité énergétique pour les transports

Les entreprises canadiennes de transport de marchandises ont été invitées à identifier, à partir d'une liste prédéterminée, les types d'information au sujet de l'efficacité énergétique pour les transports qu'elles considéraient comme étant les plus utiles. Les évaluations de consommation de carburant pour les poids lourds (73 %) et le rendement routier des technologies en matière d'efficacité énergétique (71 %) sont considérés comme étant utiles par près des trois quarts des entreprises alors que plus de la moitié requerraient une analyse de rentabilisation pour l'adoption de technologies et de pratiques en matière d'efficacité énergétique (57 %). Bon nombre considèrent aussi que les données sur l'efficacité énergétique des parcs de véhicules lourds au Canada (46 %) et les témoignages concernant la transition des parcs vers des opérations de décarbonisation (38 %) sont utiles.

Différences caractéristiques

Une analyse a été entreprise afin de déterminer les différences en fonction des caractéristiques de l'entreprise telles que la région, le type de parc de camions (privé, pour compte d'autrui et une combinaison des deux), le nombre de camions, le type de camions (sur courte distance, sur longue distance et les deux), la taille de l'entreprise, etc. Bien que la plupart des caractéristiques de l'entreprise n'aient aucune incidence sur les perspectives et le comportement de l'entreprise en matière de réduction de la consommation de carburant et d'amélioration de l'efficacité énergétique, la composition du parc de véhicules tend à jouer un rôle. En particulier, le type de camions dans le parc (c.-à-d. sur longue ou courte distance), le type de parc de camions (c.-à-d. privé ou pour compte d'autrui) et le nombre de camions dans le parc tendent à jouer un rôle dans la perspective et les comportements de l'entreprise en matière de réduction de la consommation de carburant et d'amélioration de l'efficacité énergétique pour les transports.

Les entreprises qui utilisent des camions sur longue distance et celles utilisant des camions sur courte distance ont tendance à avoir des perspectives et des comportements différents en matière d'efficacité énergétique pour les transports. Plus spécifiquement, les entreprises qui utilisent uniquement des camions sur courte distance sont :

- moins susceptibles de considérer le suivi de la consommation de carburant comme étant important (62 % par rapport à 88-89 %);
- moins susceptibles de faire le suivi des activités liées à l'efficacité énergétique pour les transports, indépendamment de la méthode utilisée;
- moins susceptibles d'investir dans une technologie ou des activités de réduction de la consommation de carburant (88 % par rapport à 97-100 % investissent dans au moins une activité ou une technologie); et
- moins au courant du partenariat de transport SmartWay que ceux qui utilisent uniquement des camions sur longue distance (9 % par rapport à 29 %) et moins susceptibles de participer au Transport SmartWay (7 % par rapport à 23 %).

Les entreprises dont les parcs de camions sont exclusivement privés sont plus susceptibles de trouver utiles toutes les informations sur l'efficacité énergétique en matière de transport comparativement à celles qui utilisent uniquement des parcs de camions pour compte d'autrui; elles sont également moins familières avec SmartWay que les entreprises qui utilisent uniquement des parcs pour compte d'autrui ou à la fois des parcs de camions privés et pour compte d'autrui (7 % par rapport à 23 % et 26 % respectivement). Aussi, les investissements dans les technologies ou activités de réduction de la consommation de carburant ont tendance à augmenter à mesure que le nombre de camions dans un

parc augmente. Par exemple, les entreprises qui ont 20 camions ou plus dans leur parc sont plus susceptibles d'investir dans la plupart des technologies ou activités comparativement à celles qui ont moins de camions.

Conclusions

En résumé, la participation aux programmes de transport écoénergétique dans l'industrie canadienne du transport de marchandises est faible. Cette faible participation est probablement due au manque de connaissances des programmes, compte tenu du fait qu'il est très important pour les entreprises de faire le suivi de la consommation de carburant, de participer activement aux activités de suivi et d'investir dans des technologies et des activités liées à l'efficacité énergétique.

S'attaquer aux obstacles liés au manque de connaissances au sujet des activités ou des technologies en matière d'efficacité énergétique pour les transports, aux incertitudes entourant le rendement de diverses technologies liées à l'économie de carburant et au rendement du capital investi peuvent encourager davantage l'adoption de mesures de suivi ainsi que de technologies en matière d'efficacité énergétique dans l'industrie canadienne du transport de marchandises. De plus, sensibiliser les entreprises qui ont de petits parcs de camions ou opérant sur de courtes distances peut également contribuer à une meilleure adoption, étant donné leur utilisation et leur participation plus faible dans l'ensemble aux programmes de transport écoénergétique de marchandises et à l'adoption d'une mesure de suivi et d'une technologie en matière de rendement du carburant.

2. Conclusions détaillées

2.1. Connaissance et utilisation des programmes et des activités liés au transport écoénergétique

2.1.1. Connaissance des programmes liés au transport écoénergétique

La connaissance des programmes liés au transport écoénergétique dans l'industrie canadienne du transport de marchandises est relativement faible. Seulement 30 % des entreprises canadiennes de transport de marchandises (4/5 sur une échelle de 5) déclarent connaître au moins un des programmes canadiens liés au transport écoénergétique :

- Programme de formation Écoflotte – Conducteur averti
- Partenariat de transport SmartWay
- Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises

Un quart (25 %) rapportent que les programmes canadiens de transport écoénergétique de marchandises ne leur sont « pas du tout familiers ».

La connaissance des programmes varie, le programme de formation Écoflotte – Conducteur averti obtenant le taux de connaissance le plus élevé (21 %), suivi du partenariat de transport SmartWay (17 %) et du Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises (10 %).

Dans la plupart des cas, la connaissance des divers programmes ne varie pas en fonction des données caractéristiques de l'entreprise à l'exception de la connaissance à l'égard du Partenariat de transport SmartWay où les entreprises avec des parcs de véhicules privés connaissent moins SmartWay (7 %) que les entreprises qui ont des parcs de véhicules pour compte d'autrui (23 %) ou une combinaison des deux (26 %). Aussi, les entreprises qui ont seulement des camions sur longue distance connaissent davantage le Partenariat de transport SmartWay que celles qui ont seulement des camions sur courte distance (29 % par rapport à 9 %).

Les entreprises qui connaissent au moins un programme de transport écoénergétique sont mieux informées au sujet d'autres programmes canadiens de transport écoénergétique. Par exemple, celles qui connaissent le programme de formation Écoflotte – Conducteur averti connaissent davantage le programme de partenariat de transport SmartWay (47 % par rapport à 10 %) et le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises (39 % par rapport à 2 %).

Pièce 2.1.1.a. Connaissance des programmes liés au transport écoénergétique

	PROGRAMME DE FORMATION ÉCOFLOTTE CONDUCTEUR AVERTI	PARTENARIAT DE TRANSPORT SMARTWAY	PROGRAMME D'ÉVALUATION ÉCOÉNERGÉTIQUE DES FLOTTES DE TRANSPORT
Base = actuelle	(300) %	(300) %	(300) %
Net : Familier	21	17	10
5 – Très familier	12	11	5
4	9	6	5
3	18	15	15
2	15	10	14
1 – Pas du tout familier	46	57	62
Je ne sais pas	*	1	-

Q11. À l'aide d'une échelle de 1 à 5, où 1 signifie Pas du tout familier/familière et 5 signifie Très familier/familière, dans quelle mesure les programmes canadiens de transport écoénergétique suivants vous sont-ils familiers?

Note : * moins de 0,5 %

- pas de données

Pièce 2.1.1.b.1. Connaissance des programmes liés au transport écoénergétique : Programme de formation Écoflotte – Conducteur averti

PROGRAMME DE FORMATION ÉCOFLOTTE - CONDUCTEUR AVERTI	TOTAL	TYPE DE PARC			LONGUE/COURTE DISTANCE		
		PRIVÉ	POUR COMPTE D'AUTRUI	LES DEUX	LONGUE	COURTE	LES DEUX
Base = actuelle	(300) %	(127) %	(104) %	(66) %	(69) %	(98) %	(129) %
Net : Familier	21	15	24	26	23	15	24
5 – Très familier	12	10	10	18	10	9	15
4	9	6	14	8	13	6	9
3	18	13	17	27	20	16	18
2	15	21	15	3	20	15	12
1 – Pas du tout familier	46	50	44	43	38	55	45
Je ne sais pas	*	1	-	-	-	-	1

Q11. À l'aide d'une échelle de 1 à 5, où 1 signifie Pas du tout familier/familière et 5 signifie Très familier/familière, dans quelle mesure les programmes canadiens de transport écoénergétique suivants vous sont-ils familiers?

Note : * moins de 0,5 %

- pas de données

**Pièce 2.1.1.b.2. Connaissance des programmes de transport écoénergétique : Programme de formation
Écoflotte – Conducteur averti**

PROGRAMME DE FORMATION ÉCOFLOTTE CONDUCTEUR AVERTI	CONNAISSANCE DU PROGRAMME DE FORMATION CONDUCTEUR AVERTI		CONNAISSANCE DU PROGRAMME - SMARTWAY		CONNAISSANCE DU PROGRAMME D'ÉVALUATION ÉCOÉNERGÉTIQUE	
	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON
Base = actuelle	(60) %	(239) %	(50) %	(248) %	(28) %	(272) %
Net : Familier	100	-	56	13	81	14
5 – Très familier	56	-	35	6	54	7
4	44	-	20	6	27	7
3	-	22	17	18	16	18
2	-	19	7	17	-	17
1 – Pas du tout familier	-	58	20	52	3	51
Je ne sais pas	-	-	-	*	-	*

Q11. À l'aide d'une échelle de 1 à 5, où 1 signifie Pas du tout familier/familière et 5 signifie Très familier/familière, dans quelle mesure les programmes canadiens de transport écoénergétique suivants vous sont-ils familiers?

Note : * moins de 0,5 %
- pas de données

Pièce 2.1.1.c.1. Connaissance des programmes de transport écoénergétique : Programme de partenariat de transport SmartWay

PARTENARIAT DE TRANSPORT SMARTWAY	TOTAL	TYPE DE PARC			LONGUE/COURTE DISTANCE		
		PRIVÉ	POUR COMPTE D'AUTRUI	LES DEUX	LONGUE	COURTE	LES DEUX
Base = actuelle	(300) %	(127) %	(104) %	(66) %	(69) %	(98) %	(129) %
Net : Familier	17	7	23	26	29	9	17
5 – Très familier	11	5	15	15	21	5	9
4	6	3	8	11	8	4	8
3	15	15	17	10	23	12	12
2	10	8	11	10	10	15	6
1 – Pas du tout familier	57	69	47	53	38	64	63
Je ne sais pas	1	-	1	1	-	-	2

Q11. À l'aide d'une échelle de 1 à 5, où 1 signifie Pas du tout familier/familière et 5 signifie Très familier/familière, dans quelle mesure les programmes canadiens de transport écoénergétique suivants vous sont-ils familiers?

Note : * moins de 0,5 %
- pas de données

Pièce 2.1.1.c.2. Connaissance des programmes de transport écoénergétique : Programme de partenariat de transport SmartWay

PARTENARIAT DE TRANSPORT SMARTWAY	CONNAISSANCE DU PROGRAMME DE FORMATION CONDUCTEUR AVERTI		CONNAISSANCE DU PROGRAMME – SMARTWAY		CONNAISSANCE DU PROGRAMME D'ÉVALUATION ÉCOÉNERGÉTIQUE	
	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON
Base = actuelle	(60) %	(239) %	(50) %	(248) %	(28) %	(272) %
Net : Familier	47	10	100	-	50	14
5 – Très familier	25	7	63	-	30	9
4	21	3	37	-	20	5
3	19	14	-	18	20	14
2	6	11	-	12	4	11
1 – Pas du tout familier	25	65	-	70	23	61
Je ne sais pas	3	-	-	-	3	*

Q11. À l'aide d'une échelle de 1 à 5, où 1 signifie Pas du tout familier/familière et 5 signifie Très familier/familière, dans quelle mesure les programmes canadiens de transport écoénergétique suivants vous sont-ils familiers?

Note : * moins de 0,5 %
- pas de données

Pièce 2.1.1.d.1. Connaissance des programmes de transport écoénergétique : Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport

PROGRAMME D'ÉVALUATION ÉCOÉNERGÉTIQUE DES FLOTTES DE TRANSPORT	TOTAL	TYPE DE PARC			LONGUE/COURTE DISTANCE		
		PRIVÉ	POUR COMPTE D'AUTRUI	LES DEUX	LONGUE	COURTE	LES DEUX
Base = actuelle	(300) %	(127) %	(104) %	(66) %	(69) %	(98) %	(129) %
Net : Familier	10	8	7	18	10	6	13
5 – Très familier	5	3	4	8	3	3	7
4	5	5	3	10	7	3	6
3	15	18	13	12	17	17	12
2	14	22	7	8	17	14	11
1 – Pas du tout familier	62	53	72	63	56	63	64
Je ne sais pas	-	-	-	-	-	-	-

Q11. À l'aide d'une échelle de 1 à 5, où 1 signifie Pas du tout familier/familière et 5 signifie Très familier/familière, dans quelle mesure les programmes canadiens de transport écoénergétique suivants vous sont-ils familiers?

Note : - pas de données

Pièce 2.1.1.d.2. Connaissance des programmes de transport écoénergétique : Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport

PROGRAMME D'ÉVALUATION ÉCOÉNERGÉTIQUE DES FLOTTES DE TRANSPORT	CONNAISSANCE DU PROGRAMME DE FORMATION CONDUCTEUR AVERTI		CONNAISSANCE DU PROGRAMME SMARTWAY		CONNAISSANCE DU PROGRAMME D'ÉVALUATION ÉCOÉNERGÉTIQUE DES FLOTTES DE TRANSPORT	
	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON
Base = actuelle	(60) %	(239) %	(50) %	(248) %	(28) %	(272) %
Net : Familier	39	2	28	6	100	-
5 – Très familier	19	1	14	3	47	-
4	19	2	15	3	53	-
3	21	13	19	13	-	16
2	17	13	8	15	-	15
1 – Pas du tout familier	23	72	44	66	-	68
Je ne sais pas	-	-	-	-	-	-

Q11. À l'aide d'une échelle de 1 à 5, où 1 signifie Pas du tout familier/familière et 5 signifie Très familier/familière, dans quelle mesure les programmes canadiens de transport écoénergétique suivants vous sont-ils familiers?

Note : pas de données

2.1.2. Participation aux programmes de transport écoénergétique

La participation aux programmes de transport écoénergétique dans l'industrie canadienne du transport de marchandises est relativement faible, avec environ une entreprise sur quatre (26 %) participant à au moins un programme de transport écoénergétique. La participation est la plus forte lorsqu'il s'agit du programme de partenariat de transport SmartWay (14 %) et du programme de formation Écoflotte – Conducteur averti (12 %), lesquels sont suivis du Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport (5 %) et « autres » programmes de transport par camion écoénergétique (2 %) tels que la formation à l'interne, le GPS (ex. Geotab), et le programme de transport par camion écologique (1 % chacun).

La participation aux programmes de transport écoénergétique ne varie généralement pas selon les données caractéristiques de l'entreprise, sauf en ce qui concerne le type de camions dans le parc de véhicules (c.-à-d. sur courte ou longue distance). Plus spécifiquement, les entreprises qui n'ont que des camions sur courte distance (7 %) sont moins susceptibles de participer au partenariat de transport SmartWay que celles dont les parcs sont composés uniquement de camions sur longue distance (23 %).

Les entreprises qui connaissent davantage le programme de partenariat de transport SmartWay, le programme de formation Écoflotte-Conducteur averti et le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport sont aussi plus susceptibles d'y participer. Par exemple, les entreprises qui connaissent le programme de formation Écoflotte-Conducteur averti étaient plus susceptibles de participer au programme de partenariat de transport SmartWay (36 % par rapport à 9 %) et au Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport (11 % par rapport à 4 %). Cependant, il est à noter que la sensibilisation à un programme n'en assure pas nécessairement la participation. Parmi les entreprises qui connaissent l'un ou l'autre des programme d'évaluation de transport écoénergétique (30 %),

seulement 60 % d'entre elles participent à au moins un programme de transport écoénergétique. La participation des entreprises qui connaissent le programme varie largement selon les programmes individuels. Plus spécifiquement, parmi les entreprises qui connaissent le programme de formation Écoflotte – Conducteur averti (21%), 42 % participent au programme; parmi celles qui connaissent le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport (17%), 12 % participent au programme et parmi celles qui connaissent le programme de partenariat de transport SmartWay (10 %), 40 % participent au programme.

Pièce 2.1.2.a Participation aux programmes de transport écoénergétique

PROGRAMME OU ACTIVITÉ	TOTAL	LONGUE/COURTE DISTANCE			CONNAISSANCE DU PROGRAMME DE FORMATION CONDUCTEUR AVERTI		CONNAISSANCE DU PROGRAMME SMARTWAY		CONNAISSANCE DU PROGRAMME D'ÉVALUATION ÉCOÉNERGÉTIQUE DES FLOTTES DE TRANSPORT	
		LONGUE	COURTE	LES DEUX	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON
Base = actuelle	(300) %	(69) %	(98) %	(129) %	(60) %	(239) %	(50) %	(248) %	(28) %	(272) %
Partenariat de transport SmartWay	14	23	7	15	36	9	59	5	42	11
Formation Écoflotte – Conducteur averti	12	15	12	11	42	5	29	9	41	9
Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport	5	8	3	4	11	4	12	4	14	4
Formation à l'interne	1	3	1	-	-	1	-	1	-	1
GPS (ex. Geotab, etc.)	1	-	2	-	2	*	2	*	-	1
Programme de transport par camion écologique	1	2	-	1	2	1	-	1	4	*
Aucun	74	65	80	74	41	82	31	83	38	78

Q12. Dans lesquels des programmes écoénergétiques des parcs de transport votre entreprise participe-t-elle, le cas échéant?

Note : * moins de 0,5 %

- pas de données

Pièce 2.1.2.b Participation aux programmes de transport écoénergétique parmi ceux qui connaissent le programme

PROGRAMME OU ACTIVITÉ	CONNAISSANCE DU PROGRAMME	PARTICIPE AU PROGRAMME	
		OUI	NON
Base = actuelle	(300)	(Varie selon le programme)	(Varie selon le programme)
	%	%	%
Partenariat de transport SmartWay	10	40	57
Formation Écoflotte – Conducteur averti	21	42	58
Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport	17	12	88
Un de ces programmes	30	60	40

Q11. À l'aide d'une échelle de 1 à 5, où 1 signifie Pas du tout familier/familière et 5 signifie Très familier/familière, dans quelle mesure les programmes canadiens de transport écoénergétique suivants vous sont-ils familiers?

Q12. Dans lesquels des programmes écoénergétiques des parcs de transport votre entreprise participe-t-elle, le cas échéant?

Note : * moins de 0,5 %

- pas de données

2.2. Attitudes à l'égard de la consommation de carburant

2.2.1. Importance du suivi de la consommation de carburant

Une majorité (80 %) des entreprises de l'industrie canadienne du transport de marchandises sont d'avis que le suivi de la consommation de carburant est important (4/5 sur une échelle de 5 points), les deux tiers (63 %) le considérant comme étant « très » important. Peu d'entreprises considèrent que le suivi de la consommation de carburant n'est pas important (9 %) (1/2 sur une échelle de 5 points).

Dans la plupart des cas, l'importance d'assurer le suivi de la consommation de carburant ne varie pas selon les données caractéristiques de l'entreprise, à l'exception du type de camions dans le parc de véhicules (c.-à-d. sur longue ou courte distance). En général, les entreprises qui n'ont que des camions sur courte distance dans leurs parcs sont moins susceptibles de considérer le suivi de la consommation de carburant comme étant important (62 %) comparativement aux entreprises dont les parcs ne comprennent que des camions sur longue distance (89 %) ou une combinaison des deux, soit des camions sur longue et sur courte distance (88 %).

Les entreprises qui ont investi dans des technologies ou des activités liées à la réduction de la consommation de carburant considèrent le suivi de la consommation de carburant comme étant plus important comparativement aux entreprises n'ayant pas investi (81% par rapport à 52%; 5/4 sur une échelle de 5 points).

Pièce 2.2.1. Importance du suivi de la consommation de carburant

	TOTAL	LONGUE/COURTE DISTANCE			TECHNOLOGIE/ACTIVITÉ DE RÉDUCTION DE CONSOMMATION DE CARBURANT	
		LONGUE DISTANCE	COURTE DISTANCE	LES DEUX	OUI	NON
Base = actuelle	(300) %	(69) %	(98) %	(129) %	(284) %	(16) %
Net : Important	80	89	62	88	81	52
5 - Très important	63	72	46	70	66	20
4 – Important	17	17	17	17	16	32
3 - Plus ou moins important	11	6	20	6	10	21
2 - Pas important	5	1	11	4	5	16
1 - Pas du tout important	4	4	7	2	3	12
Net : Pas important	9	5	17	6	8	28

Q4. À l'aide d'une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à Pas du tout important et 5 correspond à Très important, dans quelle mesure est-il important de faire le suivi de la consommation de carburant pour votre parc de camions?

2.3. Activités liées au rendement du carburant

Cette section porte sur les activités entreprises dans le cadre du suivi en matière de rendement du carburant ainsi que sur les technologies dans lesquelles les entreprises ont investi.

2.3.1. Suivi des activités liées au rendement du carburant

Pratiquement toutes les entreprises de l'industrie canadienne du transport de marchandises (99 %) surveillent au moins certaines informations au sujet du rendement du carburant de leurs parcs de camions. La consommation de carburant (91 %) et le total des kilomètres parcourus chaque année (89 %) sont les informations le plus couramment surveillées, suivies par la vitesse moyenne et la marche au ralenti (70 % chacune), les habitudes de conduite (66 %), le nombre de kilomètres parcourus à vide chaque année (58 %), la charge utile moyenne annuelle (53%) et autres informations (25 %). Les autres activités de suivi comprennent : l'entretien (5 %), le coût du carburant et le kilométrage (4 % chacun), la qualité des pneus, les freins, le tonnage (2 % chacun), la qualité du carburant et les dispositifs de sécurité (1 % chacun).

En général, le type d'information suivi ne varie pas selon les données caractéristiques de l'entreprise, bien que le type de camions dans le parc (c.-à-d. sur longue ou courte distance) varie. Les entreprises qui n'ont que des camions sur courte distance sont moins susceptibles de faire le suivi de l'efficacité énergétique, quelle que soit la méthode. Aussi, les entreprises qui investissent dans les technologies et les activités de réduction de consommation de carburant sont plus susceptibles de faire le suivi en matière de rendement de carburant que les entreprises qui n'investissent pas dans de telles technologies. De plus, les entreprises qui connaissent le programme Écoflotte – Conducteur averti ou le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport sont plus susceptibles de faire le suivi de la charge utile moyenne annuelle et de la marche au ralenti comparativement aux entreprises qui ne sont pas au courant de ces programmes. Aussi, les participants au programme Écoflotte – Conducteur averti ou au Programme d'évaluation

écoénergétique des flottes de transport sont plus susceptibles de surveiller les habitudes de conduite (85 % par rapport à 61 %) et la marche au ralenti (84 % par rapport à 67 %) comparativement aux entreprises qui ne participent pas à ces programmes. Pour de plus amples détails, veuillez consulter le tableau ci-dessous.

Pièce 2.3.1.a Suivi des activités liées au rendement du carburant

	TOTAL	LONGUE/COURTE DISTANCE			TECHNO/ACTIVITÉ DE RÉDUCTION DE CONSOMMATION DE CARBURANT	
		LONGUE	COURTE	LES DEUX	OUI	NON
Base = actuelle	(300) %	(69) %	(98) %	(129) %	(284) %	(16) %
Charge utile moyenne annuelle	53	67	41	55	55	20
Consommation de carburant	91	99	81	95	93	60
Total des kilomètres parcourus chaque année	89	91	81	94	91	44
Kilomètres parcourus à vide chaque année	58	72	39	65	61	20
Habitudes de conduite, par exemple maintenir une vitesse constante, rouler en roue libre pour décélérer, etc.	66	83	55	66	69	15
Vitesse moyenne	70	78	56	77	72	32
Marche au ralenti	70	75	53	80	73	26
AUTRE (NET)	25	29	28	19	25	8
Dispositifs de sécurité	1	1	2	1	1	-
Coût du carburant	4	5	4	2	4	-
Entretien du véhicule/mécanique	5	4	4	5	5	-
Distance/kilométrage	4	4	6	3	4	-
Qualité des pneus	2	1	2	2	2	-
Freins	2	1	2	1	2	-
Poids/tonnage	2	3	3	1	2	-
Stations-service/qualité ou coût du carburant selon le territoire	1	3	2	-	2	-
Divers/autres	12	13	14	11	13	8
Aucune de ces réponses	1	-	3	-	*	12

Q5. En pensant maintenant aux camions de transport de marchandises que votre entreprise utilise, lesquels des points suivants surveillez-vous? Veuillez indiquer oui ou non pour chaque réponse.

Note : * moins de 0,5 %
- pas de données

Pièce 2.3.1.b Suivi des activités liées au rendement du carburant

	TOTAL	CONNAISSANCE DU PROGRAMME DE FORMATION-CONDUCTEUR AVERTI		CONNAISSANCE DU PROGRAMME SMARTWAY		CONNAISSANCE DU PROGRAMME D'ÉVALUATION ÉCOÉNERGÉTIQUE	
		OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON
Base = actuelle	(300) %	(60) %	(239) %	(50) %	(248) %	(28) %	(272) %
Charge utile moyenne annuelle	53	69	48	67	49	89	49
Consommation de carburant	91	97	90	98	90	97	90
Total des kilomètres parcourus chaque année	89	97	87	92	88	97	88
Kilomètres parcourus à vide chaque année	58	75	54	66	56	73	57
Habitudes de conduite, par exemple maintenir une vitesse constante, rouler en roue libre pour décélérer, etc.	66	77	64	83	63	77	65
Vitesse moyenne	70	76	68	67	71	90	68
Marche au ralenti	70	89	65	87	67	92	68
AUTRE (NET)	25	18	26	22	25	22	25
Dispositifs de sécurité	1	3	1	-	2	3	1
Coût du carburant	4	5	4	4	4	4	4
Entretien du véhicule/mécanique	5	5	4	2	5	4	5
Distance/kilométrage	4	3	4	4	4	4	4
Qualité des pneus	2	1	2	-	2	-	2
Freins	2	-	3	2	2	-	2
Poids/tonnage	2	2	2	2	2	7	2
Stations-service/qualité ou coût du carburant selon le territoire	1	-	2	-	2	-	2
Divers/autres	12	9	13	16	12	15	12
Aucune de ces réponses	1	-	1	-	1	-	1

Q5. En pensant maintenant aux camions de transport de marchandises que votre entreprise utilise, lesquels des points suivants surveillez-vous? Veuillez indiquer oui ou non pour chaque réponse.

Note : * moins de 0,5 %

- pas de données

Pièce 2.3.1.b Suivi des activités liées au rendement du carburant

	TOTAL	MEMBRE DU PROGRAMME DE FORMATION CONDUCTEUR AVERTI		MEMBRE DE SMARTWAY		MEMBRE DU PROG. D'ÉVALUATION ÉCOÉNERGÉTIQUE		MEMBRE D'UN PROGRAMME	
		OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON	OUI	NON
Base = actuelle	(300) %	(35) %	(265) %	(41) %	(259) %	(15) %	(285) %	(62) %	(238) %
Charge utile moyenne annuelle	53	57	52	64	51	73	52	60	51
Consommation de carburant	91	93	91	94	91	92	91	96	90
Total des kilomètres parcourus chaque année	89	97	88	94	88	100	88	96	87
Kilomètres parcourus à vide chaque année	58	66	57	70	57	78	57	67	56
Habitudes de conduite, par exemple maintenir une vitesse constante, rouler en roue libre pour décélérer, etc.	66	87	64	86	63	100	65	85	61
Vitesse moyenne	70	83	68	64	71	77	70	70	70
Marche au ralenti	70	84	68	81	68	72	70	84	67
AUTRE (NET)	25	12	26	10	27	19	25	15	27
Dispositifs de sécurité	1	2	1	-	1	-	1	1	1
Coût du carburant	4	3	4	-	4	6	4	3	4
Entretien du véhicule/mécanique	5	-	5	-	5	-	5	-	6
Distance/kilométrage	4	3	4	2	4	-	4	3	4
Qualité des pneus	2	4	2	-	2	6	2	3	2
Freins	2	3	2	2	2	12	1	3	2
Poids/tonnage	2	3	2	-	2	-	2	2	2
Stations-service/qualité ou coût du carburant selon le territoire	1	-	2	-	2	-	2	-	2
Divers/autres	12	5	13	8	13	6	13	8	14
Aucune de ces réponses	1	-	1	-	1	-	1	-	1

Q5. En pensant maintenant aux camions de transport de marchandises que votre entreprise utilise, lesquels des points suivants surveillez-vous? Veuillez indiquer oui ou non pour chaque réponse.

Note : * moins de 0,5 %
- pas de données

2.3.2. Technologies et activités liées au rendement du carburant

La vaste majorité des entreprises dans l'industrie canadienne du transport de marchandises investissent dans au moins une technologie ou une activité liée à la réduction de la consommation de carburant (95 %). Les technologies et activités les plus courantes qui sont mises en œuvre comprennent : les appareils électroniques à bord (77 %), les

groupes auxiliaires de puissance ou de chauffage de cabines (66 %), la technologie des pneus (51 %), l'équipement anti-marche au ralenti (51 %), l'équipement aérodynamique (47 %), les programmes de conducteur-entraîneur ou les programmes incitatifs (47 %), les programmes améliorés d'utilisation des capacités de remorques (36 %) et « Autres » (10 %). Les autres activités comprennent l'utilisation de différents carburants ou de suppléments de rendement du carburant (4 %), un investissement dans plus de technologies liées au rendement du carburant (2 %) et divers/autres (5 %).

L'investissement en technologies ou activités liées à la réduction de la consommation de carburant a tendance à être plus élevé à mesure que le nombre de camions du parc augmente. Par exemple, les entreprises qui ont 20 camions ou plus dans leur parc sont plus susceptibles d'investir dans la plupart des technologies ou activités comparativement à celles qui ont moins de camions. De plus amples détails sont présentés dans le tableau ci-dessous.

De plus, les entreprises qui ont des camions sur longue distance ou des camions à la fois sur longue et sur courte distance dans leurs parcs sont aussi plus susceptibles d'investir dans des technologies ou activités de réduction de consommation de carburant comparativement à celles qui n'ont que des camions sur courte distance dans leurs parcs (97 % pour les entreprises n'ayant que des camions sur longue distance et 100 % pour les entreprises ayant des camions sur longue et sur courte distance par rapport à 88 % pour les entreprises n'ayant que des camions sur courte distance).

Les entreprises qui connaissent les programmes de transport écoénergétique tels que le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport, le programme de formation Écoflotte – Conducteur averti et le programme de partenariat de transport SmartWay sont plus susceptibles d'investir dans des technologies ou activités de réduction de la consommation de carburant. Des détails complets sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Pièce 2.3.2.1. Technologies et activités liées au rendement du carburant

	TOTAL	TYPE DE PARC DE CAMIONS				LONGUE/COURTE DISTANCE		
		<5	5 -9	10-19	20+	LONGUE	COURTE	LES DEUX
Base = actuelle	(300) %	(80) %	(55) %	(51) %	(103) %	(69) %	(98) %	(129) %
Appareils électroniques tels que journaux de bord électroniques, GPS, etc.	77	67	58	85	90	99	55	82
Équipement anti-marche au ralenti	51	41	32	46	71	61	33	59
Équipement aérodynamique	47	36	35	43	61	59	27	54
Technologie des pneus	51	57	49	34	56	72	34	55
Véhicules à faibles émissions de carbone (électriques et/ou hybrides, au gaz naturel)	13	13	14	7	16	19	11	11
Groupes auxiliaires de puissance ou	66	60	53	69	77	87	34	79

	TOTAL	TYPE DE PARC DE CAMIONS				LONGUE/COURTE DISTANCE		
		<5	5-9	10-19	20+	LONGUE	COURTE	LES DEUX
Base = actuelle	(300) %	(80) %	(55) %	(51) %	(103) %	(69) %	(98) %	(129) %
chauffages de cabine								
Programmes ou politiques améliorés d'utilisation des capacités de remorques	36	34	30	35	41	44	31	36
Programmes de conducteur-entraîneur ou programmes incitatifs	47	29	48	50	59	51	40	51
AUTRES (NET)	10	15	12	10	5	10	12	10
Suivre la limite de vitesse	1	3	-	-	-	4	-	-
Utiliser différents véhicules à carburant ou des suppléments de rendement du carburant	4	5	7	2	1	-	7	4
Acheter de nouveaux véhicules équipés de technologies économes en carburant	2	1	6	-	-	1	1	2
Éviter les heures de pointe ou la circulation	1	-	2	-	1	-	-	2
Divers/autres	5	6	3	8	4	5	5	5
Aucune de ces réponses	5	9	8	1	3	-	12	3

Q6. Lesquelles des technologies ou activités de réduction de consommation de carburant suivantes votre entreprise a-t-elle mises en œuvre? Veuillez indiquer oui ou non pour chacune.

Note : * moins de 0,5 %

- pas de données

Pièce 2.3.2.2. Technologies et activités liées au rendement du carburant

	CONNAISSANCE DU PROGRAMME DE FORMATION CONDUCTEUR AVERTI		CONNAISSANCE DU PROGRAMME SMARTWAY		CONNAISSANCE DU PROGRAMME D'ÉVALUATION ÉCOÉNERGÉTIQUE DES FLOTTES DE TRANSPORT	
	OUI (60) %	NON (239) %	OUI (50) %	NON (248) %	OUI (28) %	NON (272) %
Base = actuelle						
Appareils électroniques tels que journaux de bord électroniques, GPS, etc.	88	74	93	73	88	76
Équipement anti-marche au ralenti	72	45	75	46	84	47
Équipement aérodynamique	60	44	68	42	63	45
Technologie des pneus	67	47	73	47	85	48
Véhicules à faibles émissions de carbone (électriques et/ou hybrides, au gaz naturel)	24	10	25	10	25	12
Groupes auxiliaires de puissance ou chauffages de cabine	74	64	78	63	79	64
Programmes ou politiques améliorés d'utilisation des capacités de remorques	58	31	58	31	67	33
Programmes de conducteur-entraîneur ou programmes incitatifs	71	41	74	41	82	43
AUTRE (NET)	14	9	4	11	10	10
Suivre la limite de vitesse	-	1	-	1	-	1
Utiliser différents véhicules à carburant ou des suppléments de rendement du carburant	6	3	-	5	2	4
Acheter de nouveaux véhicules équipés de technologies économes en carburant	4	1	-	2	-	2
Éviter les heures de pointe ou la circulation	2	*	-	1	4	*
Divers/autres	7	5	4	5	3	5
Aucune de ces réponses	1	6	2	6	-	6

Q6. Lesquelles des technologies ou activités de réduction de consommation de carburant suivantes votre entreprise a-t-elle mises en œuvre? Veuillez indiquer oui ou non pour chacune.

Note : * moins de 0,5 %

- pas de données

2.3.3. Obstacles à l'adoption d'activités/de technologies de réduction de la consommation de carburant

La plupart des entreprises canadiennes de transport de marchandises ont rencontré des obstacles lorsqu'elles ont tenté d'adopter ou de mettre en œuvre des activités ou des technologies de réduction de la consommation de carburant (90 %). Plus de la moitié des entreprises ont identifié un manque de ressources humaines ou de temps (54 %), une incertitude quant au rendement des activités ou technologies de réduction de la consommation de carburant (53 %) ou une incertitude quant au rendement du capital investi (50 %) comme étant des défis ou des obstacles à l'adoption ou la mise en œuvre d'activités ou de technologies de réduction de la consommation de carburant. De nombreuses entreprises ont également indiqué que les priorités opérationnelles concurrentes (46 %), le manque de connaissances (39 %) et l'accès aux infrastructures de ravitaillement en carburant (26 %) créent des obstacles à l'adoption d'activités ou de technologies de réduction de la consommation de carburant. Un petit nombre d'entreprises ont indiqué que le manque de participation de la haute direction (14 %) ou d'autres raisons (15 %) représentaient des obstacles. Parmi les autres raisons citées, mentionnons le coût du carburant ou des technologies de réduction de carburant (3 %), la conviction que les nouveaux camions ont une efficacité réduite (2 %), la conviction que la technologie des émissions constitue un obstacle (2 %), les conducteurs ignorent la consommation de carburant pour atteindre les destinations à temps, la législation (1 % chacun) et divers/autres (8 %).

Pièce 2.3.3. Obstacles à l'adoption d'activités/de technologies de réduction de la consommation de carburant

OBSTACLES	TOTAL
Base = actuelle	(300) %
Manque de fonds	38
Incertitude au sujet du rendement	53
Manque de connaissances	39
Manque de ressources humaines ou de temps	54
Priorités opérationnelles concurrentes	46
Manque de participation de la haute direction	14
Incertitude au sujet du retour sur investissement	50
Accès aux infrastructures de ravitaillement	26
AUTRES (NET)	15
La météo/le climat	*
Le manque de bons conducteurs	1
L'augmentation des coûts de carburant, des technologies de réduction de carburant (ex. systèmes Air Def, etc.)	3
Les nouveaux camions/dispositifs plus récents sur les camions ont réduit l'efficacité	2
La capacité technique est manquante/il n'y a pas de technologie alternative	-
Les conducteurs ne se préoccupent pas du rendement du carburant pour atteindre leurs destinations à temps	1
Les charges à transporter sont plus lourdes	-
Le manque d'espaces de stationnement, les haltes routières, etc.	1
La technologie des émissions est un obstacle/nuit à l'efficacité	2
La législation nuit à l'efficacité	1
Divers/autres	8
Aucune de ces réponses	10

Q8. Lesquels des défis ou obstacles suivants votre entreprise a-t-elle eu à surmonter, le cas échéant, lorsqu'elle a essayé d'adopter ou de mettre en œuvre des activités ou des technologies de réduction de carburant? Veuillez répondre oui ou non pour chacun.

Note : * moins de 0,5 %

- pas de données

2.3.4. Utilité des informations en matière de réduction du carburant

Les entreprises canadiennes de transport de marchandises ont été invitées à identifier les types d'informations en matière de réduction de carburant jugés les plus utiles à partir d'une liste. Les cotes de consommation de carburant pour les poids lourds (73 %) et le rendement sur la route des technologies écoénergétiques (71 %) sont jugés utiles par près des trois quarts des entreprises, tandis que plus de la moitié des entreprises requerraient une analyse de rentabilisation pour l'adoption de technologies et de pratiques en matière d'efficacité énergétique (57 %). Bon nombre considèrent aussi que les données sur l'efficacité énergétique des parcs de véhicules lourds du Canada (46 %) et les témoignages concernant la transition des parcs vers des installations de décarbonisation (38 %) sont utiles.

Même s'il existe peu de différences régionales en matière d'informations utiles, les entreprises du Canada atlantique (93 %) et du Québec (100 %) considèrent que les informations sur les cotes de consommation de carburant pour les véhicules lourds sont plus utiles que celles des autres régions (54-62 % pour l'Ontario, les Prairies ou la Colombie-Britannique).

Il est intéressant de noter que les entreprises dont les parcs de camions sont exclusivement privés sont plus susceptibles de trouver toutes les informations sur l'efficacité énergétique en matière de transport utiles comparativement aux entreprises qui n'ont que des parcs de véhicules pour compte d'autrui. Des détails complets sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Pièce 2.3.4. Importance des informations liées au rendement du carburant

	TOTAL	RÉGION					TYPE DE PARC		
		ATLANTIQUE	QUÉBEC	ONTARIO	PRAIRIES	C.-B.	PRIVÉ	POUR COMPTE D'AUTRUI	LES DEUX
Base = actuelle	(236) %	(14) %	(83) %	(63) %	(52) %	(23) %	(104) %	(77) %	(55) %
Rendement sur la route des technologies écoénergétiques	71	83	75	65	63	86	78	70	61
Cotes de consommation de carburant pour les poids lourds	73	100	93	60	54	62	83	63	68
Témoignages concernant la transition des parcs vers des opérations de décarbonisation	38	54	38	35	32	53	44	37	28
Analyse de rentabilisation de l'adoption de technologies et de pratiques écoénergétiques	57	74	68	45	51	51	65	46	55
Données sur l'efficacité énergétique du parc de camions lourds du Canada	46	62	58	40	37	33	56	37	41
Autre	4	-	1	-	10	12	3	5	3
Ne sait pas	1	-	-	3	2	-	1	2	2

Q13. Quel type d'information au sujet de l'efficacité énergétique trouvez-vous le plus utile?

Note : - pas de données

2.4. Profil du répondant

Trois cents représentants de l'industrie canadienne du transport de marchandises ont été interviewés. La plupart des représentants interrogés provenaient de petites entreprises (1 à 99 employés) (89 %) et étaient assez bien répartis à l'échelle régionale : Canada atlantique (6 %), Québec (36 %), Ontario, et les Prairies (24 % chacun) et la Colombie-Britannique (11 %).

Les entreprises interrogées représentaient une variété de parcs de véhicules; certaines avaient des parcs de camions exclusivement privés (41 %), d'autres avaient uniquement des parcs de camions pour compte d'autrui (35 %) et les autres (26 %) avaient à la fois des parcs privés et pour compte d'autrui. De plus, la plupart (44 %) des entreprises avaient une combinaison de camions sur longue distance et sur courte distance tandis que près du tiers (32 %) n'avaient que des camions sur courte distance et seulement un quart (24 %) n'avaient que des camions sur longue distance. Près de la moitié des entreprises (47 %) avaient relativement de nouveaux parcs (moins de 5 ans).

Pièce 2.4.a. Profil du répondant : Région

RÉGION	TOTAL
Base = actuelle	(300) %
Terre-Neuve-et-Labrador	1
Nouvelle-Écosse	2
Île-du-Prince-Édouard	*
Nouveau-Brunswick	3
Québec	35
Ontario	24
Manitoba	5
Saskatchewan	3
Alberta	16
Colombie-Britannique	11
Territoires du Nord-Ouest	-
Nunavut	-
Yukon	-
NSP/Refuse	1

Q16. Dans quelle province votre entreprise est-elle située?

Note : * moins de 0,5 %

- pas de données

Pièce 2.4.b. Profil du répondant : Type de parc de camions

TYPE DE PARC DE CAMIONS	TOTAL
Base = actuelle	(300) %
Privé	41
Pour compte d'autrui	35
Les deux	23
NSP/Refuse	1

Q17. Votre parc de camions est-il :

Pièce 2.4.c. Profil du répondant : Nombre de camions

NOMBRE DE CAMIONS	TOTAL
Base = actuelle	(300) %
Moins de 5	27
5 - 9	18
10 - 19	17
20 ou plus	34
Ne sait pas	4

Q18. Combien de camions votre parc de camions compte-t-il?

Pièce 2.4.d. Profil du répondant : Type de camions

TYPE DE CAMIONS	TOTAL
Base = actuelle	(300) %
Longue distance	23
Courte distance	32
Les deux	44
NSP/Refuse	1

Q19. Est-ce que les camions qui composent votre parc sont des camions sur longue ou sur courte distance?

Pièce 2.4.e. Profil du répondant : Âge du parc de camions

POURCENTAGE DE CAMIONS DANS LE PARC DE MOINS DE CINQ ANS	TOTAL
Base = actuelle	(300) %
Moins de 25	36
25-49	14
50-74	20
75 ou plus	27
Ne sait pas	4

Q20. Quel pourcentage de camions dans votre parc ont moins de cinq ans?

Pièce 2.4.f. Profil du répondant : Nombre d'employés

NOMBRE D'EMPLOYÉS	TOTAL
Base = actuelle	(300) %
Aucun employé (0)	3
1 - 99	89
100 - 499	5
500+	1
NSP/Refuse	3

Q21. Combien d'employés votre entreprise compte-t-elle à son emplacement actuel? Est-ce...?

3. Méthodologie

3.1. Aperçu méthodologique

Un sondage téléphonique a été mené du 1^{er} novembre 2018 au 23 novembre 2018 auprès de représentants de l'industrie canadienne du transport par camion de marchandises qui participent à la gestion ou la mise en œuvre de programmes et politiques en matière d'efficacité énergétique au sein du parc de camions de leur entreprise ou qui en sont informés.

Une liste d'entreprises de l'industrie canadienne du transport de marchandises œuvrant dans le transport local par camion de marchandises générales (code SCIAN 484110), le transport par camion de marchandises générales sur de longues distances, (codes SCIAN 484121 et 484122), et le transport par camion de marchandises spéciales à l'exception des biens usagés (codes SCIAN 484220 et 484230) a été achetée.

L'échantillon a été tiré d'une liste achetée comprenant le code SCIAN 4841 (transport par camion de marchandises générales) et le code 4842 (transport par **camion** de marchandises spéciales – à l'exception des biens usagés). Une approche de style recensement a été entreprise, ce qui veut dire que l'ensemble de l'échantillon disponible a été tiré et utilisé afin d'obtenir le nombre d'entrevues réalisées ci-dessous :

- 484110 : Transport local par camion de marchandises diverses : N=115
- 484121 et 484122 : Transport par camion de marchandises diverses sur de longues distances : N=127
- 484220 et 484230 : Transport par camion de marchandises spéciales – à l'exception des biens usagés : N=58

En tout, 300 entrevues téléphoniques ont été menées (voir le tableau ci-dessous pour les quotas et les entrevues réalisées). Les résultats de ces 300 entrevues réalisées sont extrapolés aux entreprises canadiennes de transport de marchandises diverses (SCIAN 4841) et aux entreprises de transport par camion de marchandises spéciales (SCIAN code 4842 à l'exception des biens usagés) avec une marge d'erreur de +/-5,6 pour cent 19 fois sur 20.

Tableau 3.1.a. Quota et entrevues réalisées

CODE SCIAN	QUOTA	RÉALISÉES
4841: Transport local par camion de marchandises diverses (484110)	115	115
4841: Transport par camion de marchandises diverses sur de longues distances (484121 et 484122)	125	127
4842: Transport par camion de marchandises spéciales, local et sur de longues distances (à l'exception des biens usagés)	60	58
Total	300	300

Questionnaire

En se basant sur les objectifs de la recherche et des discussions avec le responsable du projet, Kantar TNS a élaboré un questionnaire en anglais qui a par la suite été traduit en français par une traductrice à l'interne. Le sondage comprenait 22 questions qui étaient principalement des questions fermées. La durée du sondage était de 11,3 minutes.

Prétest du sondage

Un prétest du sondage a été réalisé le 23 octobre 2018 en complétant 20 questionnaires, 10 en anglais et 10 en français, dans les mêmes conditions que si le sondage avait été mené sur le terrain. Les conclusions de ce prétest ont indiqué qu'il fallait apporter certaines révisions au niveau de la langue afin de rendre le questionnaire plus clair pour les répondants et qu'il fallait aussi retirer quelques questions afin de s'en tenir à la durée de 10 minutes souhaitée. Par conséquent, le sondage a été reformulé.

Conception et sélection de l'échantillon

L'échantillon a été tiré d'une liste achetée d'entreprises de l'industrie canadienne du transport de marchandises : soit le transport local par camion de marchandises générales (code SCIAN 484110), le transport par camion de marchandises générales sur de longues distances (codes SCIAN 484121 et 484122), et le transport par camion de marchandises spéciales à l'exception des biens usagés (codes SCIAN 484220 et 484230). Le tableau suivant présente le nombre d'enregistrements disponibles par code SCIAN correspondant. Les répondants ont été interrogés afin de s'assurer qu'ils participaient à la gestion ou la mise en œuvre de programmes et de politiques liés à l'efficacité énergétique au sein du parc de véhicules de l'entreprise ou en étaient informés.

Tableau 3.1.b. Enregistrements d'échantillons par code SCIAN

SOMME DES ENREGISTREMENTS		
Code SCIAN	Description du code SCIAN	N ^{bre} d'enregistrements
484110	Transport local par camion de marchandises générales	6 823
484121	Transport par camion de marchandises générales sur de longues distances, chargement complet	5 773
484122	Transport par camion de marchandises générales sur de longues distances, moins d'un chargement	5
484220	Transport local par camion de marchandises spéciales (à l'exception des biens usagés)	1 044
484230	Transport sur de longues distances par camion de marchandises spéciales (à l'exception des biens usagés)	234
Total		13 879

Administration du sondage

Le sondage téléphonique, d'une durée moyenne de 11 minutes et demie, a été mené à l'aide de la technologie d'interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO) de Market Pulse dans la langue officielle de choix du répondant. Le travail sur le terrain a eu lieu pendant la journée les jours de semaine et a duré trois semaines (du 1^{er} novembre 2018 au 23 novembre 2018). Les entrevues ont été menées conformément à la Loi sur la protection des renseignements personnels et la Loi sur l'accès à l'information. Le personnel de terrain directement responsable de la collecte de données, y compris les intervieweurs, était établi au Canada, et les données du sondage ont été stockées sur des serveurs ordinaires et des serveurs de sauvegarde situés uniquement au Canada.

Biais de non-réponse

Le taux de réponse pour ce sondage a été de 4,7 %. Afin de maximiser le taux de réponse, Kantar TNS a entrepris ce qui suit :

- un minimum de 8 rappels ont été effectués avant de retirer un numéro;
- les rappels ont été fixés à des heures et jours différents afin de maximiser la possibilité d'obtenir une réponse;
- les rendez-vous et les rappels ont été offerts à des heures flexibles afin que les répondants puissent répondre au sondage au moment qui leur convenait le mieux.

Comme pour tous les échantillons, il y a une possibilité de biais de non-réponse. Ce sondage en particulier n'inclut pas les membres de la population qui travaillent seulement les fins de semaine ou qui étaient possiblement malades ou en congé pendant la période sur le terrain. De plus, certains groupes au sein de la population sont systématiquement moins susceptibles de répondre à des sondages. Pour résoudre le problème du biais de non-réponse, les données ont été pondérées de manière à être représentatives de la population des codes SCIAN dans les entreprises de transport de marchandises au Canada. Vous trouverez des informations complètes au sujet de la pondération dans la section suivante. Il est à noter ici qu'en raison de l'utilisation de quotas, il est impossible d'entreprendre l'analyse des non-réponses par code SCIAN et qu'à défaut d'avoir des données suffisantes sur la population, le biais de non-réponse ne peut être mesuré.

Pondération

Des ajustements de pondération ont été appliqués aux données corrigées finales et exactes afin de s'assurer que les données étaient représentatives des entreprises de transport de marchandises au Canada. La matrice de pondération pour ce projet est fondée sur les effectifs de la population (entreprises uniques au Canada) transmis par le fournisseur de listes dans les trois groupes du SCIAN. Les trois groupes sont les suivants : transport local par camion de marchandises diverses (484110), transport sur de longues distances par camion de marchandises diverses (484121 et 484122) et transport par camion de marchandises spéciales, à l'exclusion des biens usagés (484220 et 484230) (voir les tableaux ci-dessous).

Tableau 3.1.c. Matrice de pondération

CODE SCIAN	ACTUEL	PONDÉRÉ
Transport local par camion de marchandises diverses (484110)	115	141
Transport sur de longues distances par camion de marchandises diverses (484121 et 484122)	127	120
Transport par camion de marchandises spéciales, à l'exception des biens usagés (484220 et 484230)	58	39
Total	300	300

Marge d'erreur

Le nombre d'entreprises de transport de marchandises étant de 14 497, une taille d'échantillon de 300 fournit une marge d'erreur de +/- 5,6 pour cent, 19 fois sur 20 (niveau de confiance de 95 %).

Taux de réponse

En tout, 14 378 numéros ont été composés, dont n=300 ont terminé le sondage. Le taux de réponse obtenu pour l'étude téléphonique a été de 4,7 % dans l'ensemble. Le tableau suivant présente la distribution de l'échantillon et le taux de réponse conformément aux lignes directrices de l'ARIM.

Tableau 3.1.d. Calcul du taux de réponse

TOTAL DES NUMÉROS	14 378
<u>Non valide</u>	2 807
<i>Hors service</i>	2 807
Télécopieur/Modem	0
Commercial/Non résidentiel	0
<u>Non résolu (NR)</u>	6 738
Occupé	1 256
Pas de réponse	1 882
Répondeur	3 600
<u>In-scope – Ne répondent pas (NRP)</u>	4 289
Maladie, incapacité	59
Répondant sélectionné non disponible	2 823
Refus du ménage	0
Refus du répondant	1347
Répondant qualifié – communication interrompue	60
<u>In-scope – Unités qui répondent (R)</u>	544
Disqualifié en raison de la langue	0
Aucune personne de 18 ans et plus	0
Quota atteint	0
Autres non qualifiés	244
Entrevues réalisées	300
<u>Taux de réponse = R/(NR+NRP+R)</u>	4,7 %

Recoupement de données

Des tableaux détaillés sont présentés sous pli séparé.

4. Annexe B : Instrument de sondage :

4.1. Sondage en français

SmartWay – Sondage auprès de l'industrie du transport de marchandises

INTRO G. Introduction destinée à la réceptionniste

Bonjour, puis-je parler à une personne de votre entreprise qui s'occupe ou est au courant du suivi et de la gestion de l'efficacité énergétique au sein de votre organisation?

AU BESOIN -

Bonjour! Mon nom est [INSERT NAME] de Kantar TNS. Nous effectuons actuellement un sondage au nom du gouvernement du Canada et nous nous adressons à des personnes qui sont au courant du suivi et de 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 en matière de technologie de l'énergie propre et de lutte contre les changements climatiques.

Puis-je parler à la personne qui s'occupe ou est au courant du suivi, de la gestion ou de la mise en œuvre des programmes et politiques en matière d'efficacité énergétique pour la flotte de véhicules de votre entreprise?

INTRO R. Introduction destinée au répondant

Bonjour! Mon nom est [INSERT NAME] de Kantar TNS. Nous effectuons actuellement un sondage au nom du gouvernement du Canada et nous nous adressons à des personnes qui sont au courant du suivi et de 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 en matière de technologie de l'énergie propre et de lutte contre les changements climatiques.

[AU BESOIN : Si vous souhaitez vérifier la légitimité de ce sondage, vous pouvez communiquer avec Patrick Kasparian à patrick.kasparian@kantar.com.]

Votre participation est volontaire et vos réponses demeureront entièrement confidentielles et anonymes. Ce sondage prendra 10 minutes à remplir.

Préférez-vous continuer en français ou en anglais? Would you prefer that I continue in English or French?

- Anglais
- Français

RECRUTEMENT

Q1. Connaissance de l'efficacité énergétique au sein de l'entreprise

Est-ce que vous vous occupez ou êtes au courant du suivi, de la gestion ou de la mise en œuvre des programmes et politiques en matière d'efficacité énergétique pour la flotte de véhicules de votre entreprise?

- Oui- **Passez à Q3**
- Non –**Passez à Q2**

Q2. Qui s'en occupe

Est-ce que je pourrais parler à la personne dans votre entreprise qui s'en occupe?

- Oui – Retournez à l'introduction destinée au répondant et lisez-la à cette nouvelle personne.
- Non – « Puis-je parler à nouveau à la réceptionniste? » Retournez à l'introduction destinée à la réceptionniste.

Q3. Utilise des camions lourds de transport de marchandises

Votre entreprise utilise-t-elle des camions de transport de marchandises?

LISTE DE RÉPONSES [SINGLE PUNCH]

- Oui
- Non – TERMINEZ

INSTRUCTION POUR L'INTERVIEWEUR : SI ON VOUS DEMANDE LA DÉFINITION D'UN CAMION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES, DITES : IL S'AGIT DE CAMIONS LOURDS ET LÉGERS QUI SONT UTILISÉS POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES – LES FOURGONNETTES NE COMPTENT PAS.

Questionnaire principal

Q4. Importance de faire le suivi de la consommation de carburant

À l'aide d'une échelle de 1 à 5, où 1 correspond à Pas du tout important et 5 correspond à Très important, dans quelle mesure est-il important de faire le suivi de la consommation de carburant pour votre flotte?

- 1- Pas du tout important
- 2-
- 3-
- 4-
- 5- Très important
- 99- Je ne sais pas

Q5. Type d'information observé

En pensant maintenant aux camions de transport de marchandises que votre entreprise utilise, lesquels des points suivants surveillez-vous? Veuillez indiquer oui ou non pour chaque réponse.

[INTERVIEWEUR : LISEZ LA LISTE ET ATTENDEZ QU'ON RÉPONDE OUI/NON APRÈS CHACUN]

ÉNONCÉS [RANDOMISEZ]

- 1. Charge utile moyenne annuelle
- 2. Consommation de carburant
- 3. Total des kilomètres parcourus chaque année (**INSTRUCTION AU PROGRAMMEUR – METTEZ TOUJOURS CET ÉNONCÉ À CÔTÉ DES KILOMÈTRES PARCOURUS À VIDE**)
- 4. Kilomètres parcourus à vide chaque année
- 5. Habitudes de conduite, par exemple maintenir une vitesse constante, rouler en roue libre pour décélérer, etc.
- 6. Vitesse moyenne
- 7. Marche au ralenti
- 8. Autre chose, veuillez préciser _____ (précisez) – **GARDEZ EN DERNIER**

LISTE DE RÉPONSES

Oui

Non

NE SAIT PAS (NE LISEZ PAS)

NOTE AU PROGRAMMEUR : GARDEZ LES RÉPONSES 3 ET 4 (km) ENSEMBLE

Q6. Investissement en technologie

Lesquelles des technologies ou activités de réduction de consommation de carburant suivantes votre entreprise a-t-elle mises en œuvre? Veuillez indiquer oui ou non pour chacune.

[INTERVIEWEUR : LISEZ LA LISTE ET ATTENDEZ QU'ON RÉPONDE OUI/NON APRÈS CHACUNE]

ÉNONCÉS [RANDOMISEZ LA LISTE]

- Appareils électroniques tels que journaux de bord électroniques, GPS, etc.
- Équipement anti-marche au ralenti
- Équipements aérodynamiques
- Technologie des pneus
- Véhicules à faibles émissions de carbone (électriques et/ou hybrides, au gaz naturel)
- Groupes auxiliaires de puissance et/ou chauffages de cabine
- Programmes ou politiques améliorés d'utilisation des capacités de remorques
- Programmes d'instructeur de conduite ou programmes incitatifs
- Autre chose, veuillez préciser _____ (précisez) – GARDEZ EN DERNIER

LISTE DE RÉPONSES

Oui

Non

NE SAIT PAS (NE LISEZ PAS)

Q8. Obstacles à la réduction de carburant

Lesquels des défis ou obstacles suivants votre entreprise a-t-elle eu à surmonter, le cas échéant, lorsqu'elle a essayé d'adopter ou de mettre en œuvre des activités ou des technologies de réduction de carburant? Veuillez répondre oui ou non pour chacun.

[INTERVIEWEUR : LISEZ LA LISTE ET ATTENDEZ QU'ON RÉPONDE OUI/NON APRÈS CHACUN]

ÉNONCÉS [RANDOMISEZ LA LISTE]

Manque de fonds

Incertitude au sujet du rendement

Manque de connaissances

Manque de ressources humaines ou de temps

Priorités opérationnelles concurrentes

Manque de participation de la haute direction

Incertitude au sujet du retour sur investissement

Accès aux infrastructures de ravitaillement

Autre chose, veuillez préciser _____ (précisez) – GARDEZ EN DERNIER

Q11. Connaissance des programmes

À l'aide d'une échelle de 1 à 5, où 1 signifie Pas du tout familier/familière et 5 signifie Très familier/familière, dans quelle mesure les programmes canadiens de transport écoénergétique suivants vous sont-ils familiers?

Écoflotte – Formation écoénergétique pour conducteurs

Partenariat de transport SmartWay

Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport

- 1- Pas du tout familier/familière
- 2-
- 3-
- 4-
- 5- Très familier/familière
- 99 -Ne sait pas

Q12. Connaissance du Programme SmartWay

Dans lesquels des programmes écoénergétiques des flottes de transport votre entreprise participe-t-elle, le cas échéant?

ÉNONCÉS [RANDOMISEZ]

Partenariat de transport SmartWay

Écoflotte Formation écoénergétique pour conducteurs commerciaux

Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises

Autre, veuillez préciser :

Q13.

Quel type d'information au sujet de l'efficacité énergétique trouvez-vous le plus utile?

[LISEZ LA LISTE]

LISTE DE RÉPONSES (RANDOMISEZ)

Rendement sur la route des technologies écoénergétiques

Cotes de consommation de carburant pour les poids lourds

Témoignages sur la transition des flottes à des opérations de décarbonisation

Analyse de rentabilisation de l'adoption de technologies et de pratiques écoénergétiques

Données sur l'efficacité énergétique de la flotte de poids lourds du Canada

Autre, veuillez préciser [FIXE]

DÉMOGRAPHIQUES

Nous avons presque fini. Il ne reste que quelques questions qui serviront à des fins de classification.

Q16. Province

Dans quelle province votre bureau est-il situé?

LISTE DE RÉPONSES [SINGLE PUNCH]

Terre-Neuve-et-Labrador

Nouvelle-Écosse

Île-du-Prince-Édouard

Nouveau-Brunswick

Québec

Ontario

Manitoba

Saskatchewan

Alberta

Colombie-Britannique

Territoires du Nord-Ouest

Nunavut

Yukon

Ne sait pas/Refuse

Q17. Type de flotte

Votre flotte de véhicules est-elle :

Privée

À louer

Les deux

Ne sait pas/Refuse

Q18. Nombre de camions

Combien de camions votre flotte de véhicules compte-t-elle?

LISTE DE RÉPONSES

[NUMERIC OPEN- RANGE 1-9999]

NE SAIT PAS [NE LISEZ PAS]

Q19. Longue ou courte distance

Est-ce que les camions qui composent votre flotte sont des camions longue ou courte distance

LISTE DE RÉPONSES

Longue

Courte

Les deux

Ne sait pas/Refuse

Q20. Moins de 5 ans

Quel pourcentage de camions dans votre flotte ont moins de cinq ans?

LISTE DE RÉPONSES

[NUMERIC OPEN- RANGE 0-100]

NE SAIT PAS [NE LISEZ PAS]

Q21. Nombre d'employés

Combien d'employés votre entreprise compte-t-elle à son emplacement actuel? Est-ce...?

[LISEZ LA LISTE]

LISTE DE RÉPONSES [SINGLE PUNCH]:

Aucun employé (0)

1-100

100-499

500 employés et plus

Ne sait pas/Refuse

Texte de la fin

Nous vous remercions du temps que vous avez consacré à cette importante étude! Les résultats, une fois compilés, pourront être consultés sur le site Web Bibliothèque et Archive. [SI ON LE DEMANDE : au

<https://www.bac-lac.gc.ca/>].