



Natural Resources
Canada

Ressources naturelles
Canada

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

Sommaire



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 des transports de 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 participant 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.rncan@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.rncan@canada.ca.

Numéro de catalogue : XXXX

Numéro international normalisé du livre (ISBN) : XXXX

This publication is also available in English under the title: Survey of the Canadian freight transportation industry.

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 (RNCan) 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.