



Natural Resources  
Canada

Ressources naturelles  
Canada

# **2022-2023 : Sondage des programmes de transport de marchandises éco-énergétiques sur l'industrie du transport de marchandises**

## **Sommaire**

### **Préparé pour Ressources naturelles Canada**

Nom du fournisseur : Phoenix SPI

Numéro de contrat : CW2239573

Date d'attribution du contrat : 2022-09-07

Valeur du contrat : 78 553,08 \$ (incluant les taxes applicables)

Date de présentation du rapport : 2023-01-24

Numéro d'enregistrement : POR n° 042-22

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec [nrcan.por-rop.nrcan@canada.ca](mailto:nrcan.por-rop.nrcan@canada.ca)

This report is also available in English.

## 2022-2023: Sondage des programmes de transport de marchandises éco-énergétiques sur l'industrie du transport de marchandises

### Sommaire

Préparé pour Ressources naturelles Canada  
Nom du fournisseur : Phoenix Strategic Perspectives Inc.  
Janvier 2023

Ce rapport de recherche sur l'opinion publique présente les résultats d'un sondage téléphonique de 15 minutes réalisé auprès de 300 représentants de l'industrie canadienne du transport de marchandises qui soit participent à la gestion ou à la mise en œuvre de programmes et de politiques d'efficacité énergétique visant la flotte de camions de l'entreprise, soit sont au courant de ces initiatives. Le travail sur le terrain s'est déroulé du 24 octobre au 14 novembre 2022.

### Autorisation de reproduction

L'information contenue dans cette publication peut être reproduite, en tout ou en partie et par quelque moyen que ce soit, sans frais et sans autre permission de Ressources naturelles Canada, pourvu qu'une diligence raisonnable soit exercée afin d'assurer l'exactitude de l'information reproduite, que Ressources naturelles Canada soit mentionné comme organisme source et que la reproduction ne soit présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite en collaboration avec Ressources naturelles Canada ou avec son consentement. Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet du présent rapport, veuillez communiquer avec Ressources naturelles Canada à l'adresse : [nrcan.por-rop.rncan@canada.ca](mailto:nrcan.por-rop.rncan@canada.ca).

### Numéro de catalogue :

M144-321/2023F-PDF

### Numéro international normalisé du livre (ISBN) :

978-0-660-47398-7

Cette publication est aussi disponible en anglais sous le titre : *2022-2023: Green freight programs survey on freight industry*

### Publication connexe (numéro d'enregistrement : POR 042-22) :

Numéro de catalogue : M144-321/2023E-PDF

ISBN : 978-0-660-47397-0

## Sommaire

Le ministère des Ressources naturelles du Canada (RNCan) a chargé Phoenix Strategic Perspectives (Phoenix SPI) de mener une enquête pour évaluer les connaissances de l'industrie des véhicules de poids moyen et lourd pour le transport de marchandises par rapport aux véhicules zéro émission (VZE), ainsi qu'aux initiatives de modernisation et à l'adoption de ces nouvelles technologies.

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

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

La recherche visait les objectifs suivants :

- déterminer si les entreprises ont modernisé leur flotte et, le cas échéant, les types de modernisation apportés au cours des trois dernières années;
- comprendre les obstacles, le cas échéant, à la modernisation de la flotte;
- évaluer le recours aux évaluations énergétiques de la flotte et les perceptions concernant l'importance de telles évaluations;
- comprendre l'intérêt pour les évaluations énergétiques de la flotte, y compris les raisons pour lesquelles les entreprises n'ont pas songé à procéder à une évaluation;
- mesurer l'importance perçue des programmes de financement du gouvernement qui soutiennent la modernisation des flottes;
- évaluer le niveau de connaissance concernant le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport<sup>1</sup> et les programmes de remises provinciaux et territoriaux pour la modernisation des flottes;
- mesurer la participation aux programmes de financement gouvernementaux visant la modernisation des flottes et déterminer les types de financement préférés;
- comprendre si le financement gouvernemental incitera les entreprises à envisager de moderniser leurs flottes;
- explorer le recours aux réalimentations et aux conversions de moteur et le niveau de connaissance à ce sujet;
- comprendre si le financement gouvernemental incitera les entreprises à envisager les réalimentations et conversions de moteur pour leurs véhicules;
- évaluer l'intention de procéder à des réalimentations et conversions de moteur au cours des deux ou trois prochaines années.

Les résultats de cette recherche serviront à : 1) améliorer la compréhension de RNCan concernant les points d'inflexion et les besoins potentiels en matière d'aide financière fédérale afin d'accroître

---

<sup>1</sup> Ce programme a depuis été renommé Programme de transport écoénergétique de marchandises (PTEM), qui a été remis sur pied le 12 décembre 2022.

le nombre de VZE achetés et les initiatives de modernisation; et 2) éclairer l'élaboration de programmes et de politiques pour les ressources naturelles ou en lien avec les priorités ministérielles et du gouvernement du Canada.

## 2. Résumé des constats

### Le profil des entreprises

- Les entreprises représentées dans cette enquête se répartissent comme suit à l'échelle régionale : Canada atlantique (5 %), Québec (20 %), Ontario (37 %) et Ouest canadien (37 %).
- La plupart des entreprises comptent moins de 100 employés : 26 % emploient moins de cinq personnes et 62 % emploient entre cinq et 99 salariés. Onze pour cent des entreprises sondées ont déclaré avoir 100 employés ou plus.
- La grande majorité des entreprises ont moins de 100 camions dans leur flotte. Plus précisément, 30 % possèdent moins de cinq camions et 65 % ont entre cinq et 99 camions. Quatre pour cent des entreprises possèdent 100 camions ou plus.
- Les entreprises possèdent divers types de flotte : 39 % ont des véhicules uniquement destinés à la location, 33 % ont une flotte exclusivement privée et 27 % ont à la fois des véhicules à louer et des véhicules privés.

### Les initiatives de modernisation

- Près des trois quarts (74 %) des entreprises sondées *n'ont pas* modernisé les camions de leur flotte au cours des trois dernières années. En revanche, environ une entreprise sur cinq (22 %) l'a fait.
- Parmi les entreprises qui ont récemment modernisé leurs camions, 71 % ont installé des radiateurs de chauffage de cabine. Environ la moitié ont opté pour une technologie d'optimisation d'itinéraire (57 %), des climatiseurs de cabine (54 %) et/ou un régulateur de vitesse prédictif (52 %).
- En ce qui concerne la modernisation de leur flotte, plus du tiers des entreprises (37 %) n'ont signalé aucun obstacle. L'obstacle le plus souvent mentionné par les entreprises est le coût (29 %). Venaient ensuite, en moins grande proportion, la chaîne d'approvisionnement ou la disponibilité des véhicules ou des pièces (10 %) et le manque de connaissances ou d'expertise nécessaires (7 %).

### Les évaluations énergétiques de la flotte

- Six pour cent des entreprises ont demandé à un tiers d'effectuer une évaluation énergétique de leur flotte. Parmi les entreprises qui n'ont pas procédé à une évaluation énergétique, 20 % envisageraient de faire appel à un tiers pour le faire.

### Les programmes de financement gouvernementaux

- Selon la majorité des représentants de l'industrie du transport de marchandises sondés, les programmes de financement gouvernementaux qui soutiennent la modernisation des flottes sont importants du moins dans une certaine mesure. Plus précisément, 39 % ont déclaré que

## 2022-2023 : Sondage des programmes de transport de marchandises éco-énergétiques sur l'industrie du transport de marchandises

ces programmes sont très importants, tandis que 29 % les considéraient comme assez importants.

- Dix-sept pour cent des représentants de l'industrie du transport de marchandises sondés ont déclaré spontanément connaître le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport du gouvernement du Canada. Le niveau de connaissance est passé à 21 % lorsque les répondants ont reçu une description du programme. Ce programme a depuis été renommé Programme de transport écoénergétique de marchandises.
- En outre, peu de répondants connaissaient les programmes de remises provinciaux et territoriaux pour la modernisation des flottes; 13 % des représentants de l'industrie du transport de marchandises sondés ont déclaré être au courant de ces programmes de remises.
- Le recours aux programmes de financement gouvernementaux pour la modernisation des flottes n'est pas très répandu. Plus précisément, 5 % des répondants ont déclaré que leur entreprise avait participé à un programme de financement gouvernemental. En songeant à leur future participation à un tel programme pour la modernisation de leur flotte, 40 % des entreprises ont indiqué qu'elles préféreraient recevoir une subvention, 26 % un crédit d'impôt, 19 % une remise au point de vente et 1 % une contribution à frais partagés.
- Sept entreprises sur 10 qui n'ont *pas* modernisé leur flotte **et** qui déclarent que les coûts constituent un obstacle à ces modifications seraient motivées à procéder à des initiatives de modernisation si du financement gouvernemental leur était offert à cette fin.

### Les réalimentations et conversions de moteur

- Près de la moitié (45 %) des entreprises sondées savent apparemment que les réalimentations et conversions de moteur de camions existants peuvent être une solution rentable plutôt que d'acheter de nouveaux véhicules d'un fabricant d'équipement d'origine. Une entreprise sur cinq (19 %) a procédé à des réalimentations et conversions de moteur au sein de sa flotte. Parmi les entreprises qui l'ont fait, la plupart d'entre elles (94 %) ont déclaré avoir opté pour des véhicules consommant du diesel.
- Parmi les entreprises qui ont eu recours à des réalimentations et conversions de moteur pour une partie de leur flotte, les deux tiers (65 %) songeraient à le faire pour un plus grand nombre de véhicules si le gouvernement offrait une aide financière.
- Parmi les entreprises qui ne sont *pas* intéressées de procéder à des réalimentations et conversions de moteur au cours des deux ou trois prochaines années, 43 % estiment qu'elles ne réaliseront pas suffisamment d'économies et 20 % estiment que cette initiative engendrerait des coûts trop importants. Un peu plus du tiers (36 %) prévoient acheter une nouvelle flotte (et ne sont donc pas intéressées par les réalimentations et conversions de moteur).

### Observations finales

Les observations finales suivantes sont présentées à titre de conclusions :

*Les entreprises investissent dans la modernisation de leur flotte.*

Bon nombre des entreprises sondées ont acheté de nouveaux camions pour leur flotte, et environ un tiers d'entre elles auraient remplacé plus de la moitié de leur flotte au cours des cinq dernières années.

*Le coût de la modernisation est un obstacle.*

La recherche fait ressortir un constat important : la plupart des entreprises n'ont pas mis en œuvre des initiatives de modernisation de leur flotte au cours des dernières années. Pour un certain nombre de ces entreprises, le coût associé à ces initiatives est considéré comme un obstacle majeur.

*Les programmes de remises du gouvernement visant la modernisation des flottes sont peu connus.*

Bien que le coût soit considéré comme un obstacle à la modernisation, les programmes de financement du gouvernement visant à encourager la modernisation des flottes sont peu connus et utilisés. Même si la participation aux programmes de remises fédéraux et provinciaux est faible, les représentants de l'industrie du transport de marchandises accordent de l'importance à ces programmes; plus des deux tiers affirment que les programmes qui soutiennent la modernisation des flottes sont importants.

*Il est possible d'accroître la participation aux programmes de remises.*

Selon les constats, il existe une possibilité importante d'accroître la participation aux programmes de remises, car de nombreuses entreprises qui n'ont pas mis en œuvre des initiatives de modernisation seraient motivées à le faire si du financement gouvernemental leur était offert. Cependant, bon nombre de ces entreprises auraient besoin d'incitatifs gouvernementaux pour couvrir plus de 50 % des coûts qui s'y rattachent afin de pouvoir financer la modernisation.

*Il est possible d'accroître les connaissances relatives aux réalimentations et aux conversions de moteur.*

Il existe également une occasion importante d'accroître les connaissances concernant les réalimentations et conversions de moteur de camions existants, qui est une solution rentable pouvant remplacer l'achat de nouveaux véhicules. Bien que certaines entreprises aient déjà procédé à des réalimentations et conversions de moteur, bon nombre des représentants de l'industrie du transport de marchandises sondés ne savaient pas qu'il s'agissait d'une solution de rechange rentable. De plus, lorsqu'on leur a demandé pourquoi leur entreprise n'était pas intéressée par cette façon de faire, les représentants ont mentionné avoir l'impression qu'une telle initiative n'est pas suffisamment rentable ou qu'elle est trop coûteuse.

### 3. Méthodologie

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

Tous les répondants participaient à la gestion ou à la mise en œuvre de programmes et de politiques d'efficacité énergétique pour la flotte de camions de l'entreprise, ou connaissaient bien ces

initiatives. Les résultats, qui ont été pondérés pour refléter la répartition réelle des entreprises exerçant des activités dans ce secteur au Canada, peuvent être considérés comme exacts avec une marge d'erreur de plus ou moins 6 %, 19 fois sur 20. Les résultats relatifs aux sous-groupes de l'échantillon total comportent de plus grandes marges d'erreur. Le travail sur le terrain s'est déroulé du 24 octobre au 14 novembre 2022.

#### **4. Déclaration de neutralité politique**

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



---

Alethea Woods  
Présidente  
Phoenix Strategic Perspectives Inc.

#### **5. Valeur du contrat**

La valeur du contrat s'élevait à 78 553,08 \$ (incluant les taxes applicables).