



Natural Resources  
Canada

Ressources naturelles  
Canada

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

## Sommaire

### Préparé pour Ressources naturelles Canada

Nom du fournisseur : Phoenix SPI

Numéro de contrat : CW2341261

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

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

Date de présentation du rapport : 2024-03-27

Numéro d'enregistrement : POR n° 097-23

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

This report is also available in English.

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

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

### Sommaire

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

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

#### Autorisation de reproduction

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

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

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

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

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

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

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

# Sommaire

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

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

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

La recherche visait les objectifs suivants :

- déterminer si les entreprises ont modernisé leur flotte et, le cas échéant, les types de modernisation effectués au cours des trois dernières années;
- comprendre les obstacles, le cas échéant, à la modernisation de la flotte;
- évaluer le recours aux évaluations énergétiques de la flotte et les perceptions concernant l'importance de telles évaluations;
- comprendre l'intérêt pour les évaluations énergétiques de la flotte, y compris les raisons pour lesquelles les entreprises n'ont pas songé à procéder à une évaluation;
- mesurer l'importance perçue des programmes de financement du gouvernement qui soutiennent la modernisation des flottes;
- évaluer le niveau de connaissance concernant le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de 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.

---

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

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

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

## 2. Méthodologie

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

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

## 3. Valeur du contrat

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

## 4. Déclaration de neutralité politique

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



Alethea Woods  
Présidente  
Phoenix Strategic Perspectives Inc.

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

### 5. Notes aux lecteurs

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

### 6. Résumé des constats

#### Le profil des entreprises

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

#### Les programmes de financement gouvernementaux

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

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

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

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

### Les évaluations énergétiques de la flotte

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

### Les initiatives de modernisation

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

### Les réalimentations et conversions de moteur

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

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

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

### Les communications

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

### Le profil de la flotte

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

### Observations finales

Les observations finales suivantes sont présentées à titre de conclusions :

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

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

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

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