



Natural Resources
Canada

Ressources naturelles
Canada

2022-2023 : Sondage SmartWay auprès de l'industrie du transport de marchandises

Rapport final

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.rncan@canada.ca

This report is also available in English.

Canada

2022-2023 : Sondage SmartWay auprès de l'industrie du transport de marchandises
Rapport final

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.

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: SmartWay Freight Industry Survey*

Publication connexe (numéro d'enregistrement : POR 042-22) :
Numéro de catalogue : M144-321/2023E-PDF
ISBN : 978-0-660-47397-0

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Ressources naturelles, 2023

Table des matières

Sommaire.....	1
1. But et objectifs de la recherche et utilisation prévue des résultats	1
2. Méthodologie	2
3. Valeur du contrat	2
4. Déclaration de neutralité politique.....	2
5. Notes aux lecteurs.....	3
6. Résumé des constats.....	3
Constats détaillés.....	6
1. Le profil des entreprises ayant répondu au sondage.....	6
2. Les initiatives de modernisation	12
3. Les évaluations énergétiques des flottes	16
4. Les programmes de financement du gouvernement.....	17
5. Les réalimentations et conversions de moteur	23
6. Le profil des flottes.....	27
Annexe.....	29
1. Spécifications techniques	29
2. Questionnaire de l'enquête.....	31

Liste des diagrammes

Diagramme 1 : Lieu du siège social	6
Diagramme 2 : Taille de l'entreprise – Nombre d'employés.....	7
Diagramme 3 : Nombre de chauffeurs	7
Diagramme 4 : Type de flotte	8
Diagramme 5 : Nombre de camions.....	9
Diagramme 6 : Pourcentage des camions de la flotte qui ont moins de cinq ans	10
Diagramme 7 : Formation sur la conduite écoénergétique	11
Diagramme 8 : Mise en œuvre d'initiatives de modernisation	12
Diagramme 9 : Pourcentage des camions de la flotte ayant été modernisés au cours des trois dernières années.....	13
Diagramme 10 : Types d'initiative de modernisation.....	14
Diagramme 11 : Obstacles à la modernisation.....	15
Diagramme 12 : Évaluation énergétique effectuée par un tiers	16
Diagramme 13 : Financement gouvernemental pour la modernisation	17
Diagramme 14 : Niveau de connaissance concernant le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises du gouvernement du Canada.....	18
Diagramme 15 : Niveau de connaissance concernant les programmes provinciaux et territoriaux de remises pour la modernisation	19
Diagramme 16 : Participation aux programmes de modernisation financés par le gouvernement	20
Diagramme 17 : Type de financement préféré	20
Diagramme 18 : Financement gouvernemental comme source de motivation pour moderniser la flotte.....	21
Diagramme 19 : Pourcentage du financement gouvernemental nécessaire pour motiver les entreprises à procéder à une modernisation	22
Diagramme 20 : Niveau de connaissance concernant les réalisations et conversions de moteur de camions existants	23
Diagramme 21 : Type de carburant consommé par les véhicules ayant fait l'objet de réalisations et de conversions de moteur	24
Diagramme 22 : Entreprises qui envisageraient les réalisations et conversions de moteur pour un plus grand nombre de véhicules si du financement gouvernemental leur était offert	24
Diagramme 23 : Raisons invoquées pour expliquer le manque d'intérêt de l'entreprise à l'égard des réalisations et conversions de moteur.....	26
Diagramme 24 : Type de camions dans la flotte	27
Diagramme 25 : Utilisation des camions	28
Diagramme 26 : Nombre de kilomètres parcourus quotidiennement.....	28

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 transport¹ et les programmes de remises provinciaux et territoriaux pour la modernisation des flottes;
- mesurer la participation aux programmes de financement gouvernementaux visant la modernisation des flottes et déterminer les types de financement préférés;
- comprendre si le financement gouvernemental incitera les entreprises à envisager de moderniser leurs flottes;
- explorer le recours aux réalimentations et aux conversions de moteur et le niveau de connaissance à ce sujet;
- comprendre si le financement gouvernemental incitera les entreprises à envisager les réalimentations et conversions de moteur pour leurs véhicules;
- évaluer l'intention de procéder à des réalimentations et conversions de moteur au cours des deux ou trois prochaines années.

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

Les résultats de cette recherche serviront à : 1) améliorer la compréhension de RNCan concernant les points d'infexion 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 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. De plus amples renseignements sur la méthodologie se trouvent à l'annexe [1. Spécifications techniques](#).

3. Valeur du contrat

La valeur du contrat s'élevait à 78 553,08 \$ (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

Alethea Woods
Présidente

Phoenix Strategic Perspectives Inc.

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.
- Quand il est question d'écart entre les sous-groupes, seules les différences 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.

6. 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 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 réalisations et conversions de moteur

- Près de la moitié (45 %) des entreprises sondées savent apparemment que les réalisations 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 réalisations 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 réalisations 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 réalisations 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.

Constats détaillés

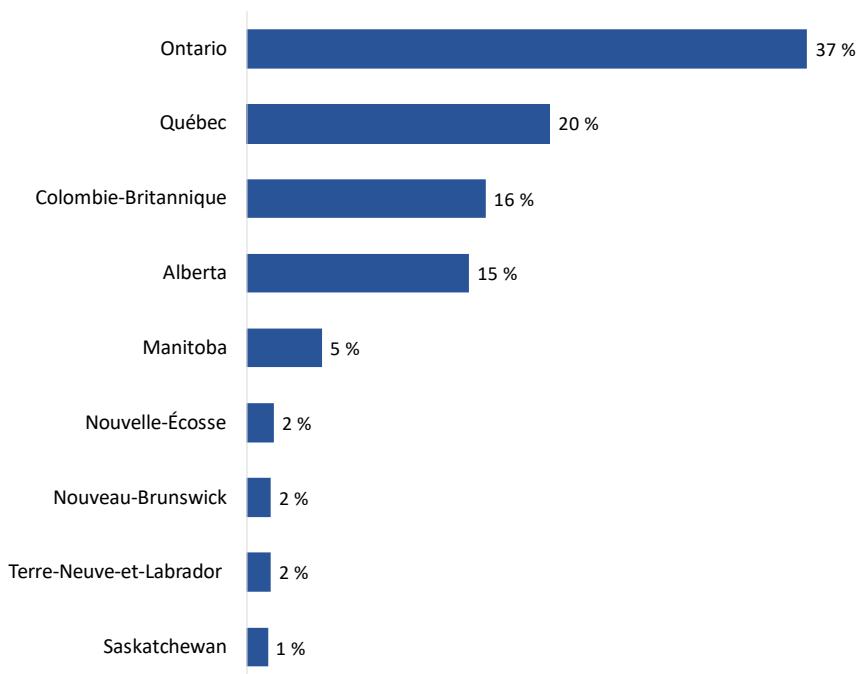
1. Le profil des entreprises ayant répondu au sondage

Cette section du rapport présente le profil des entreprises ayant répondu au sondage.

Plus du tiers des sièges sociaux sont situés en Ontario.

Trente-sept pour cent des entreprises ont leur siège social en Ontario. Par ailleurs, une personne sur cinq a déclaré que le siège social de son entreprise était au Québec, 16 %, en Colombie-Britannique et 15 %, en Alberta. Six pour cent des entreprises ont leur siège social dans une province du Canada atlantique et 6 % des sièges sociaux sont situés en Saskatchewan ou au Manitoba.

Diagramme 1 : Lieu du siège social

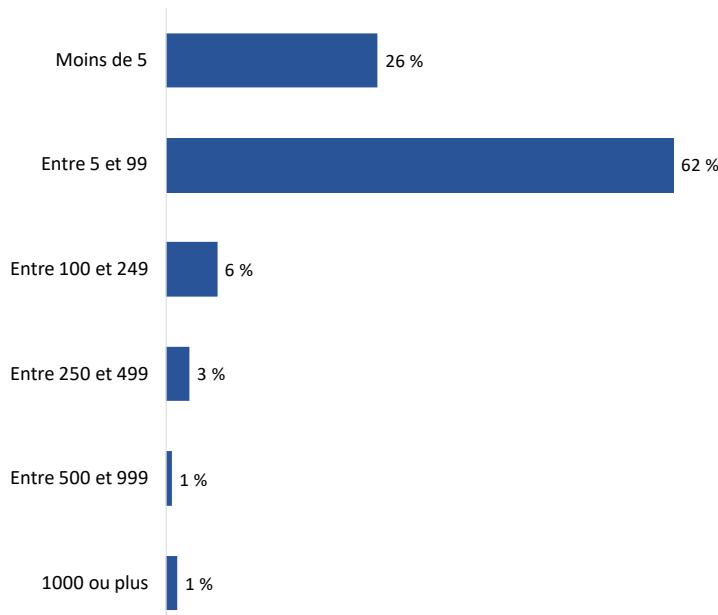


Q4. Dans quelle province ou quel territoire le siège social de votre entreprise est-il situé? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Près des deux tiers des entreprises comptent entre 5 et 99 employés.

La plus grande proportion d'entreprises (62 %) compte entre cinq et 99 employés. Par ailleurs, le quart (26 %) d'entre elles emploient moins de cinq employés. Un pourcentage encore moins élevé d'entreprises sondées emploient 100 employés ou plus (11 %).

Diagramme 2 : Taille de l'entreprise – Nombre d'employés

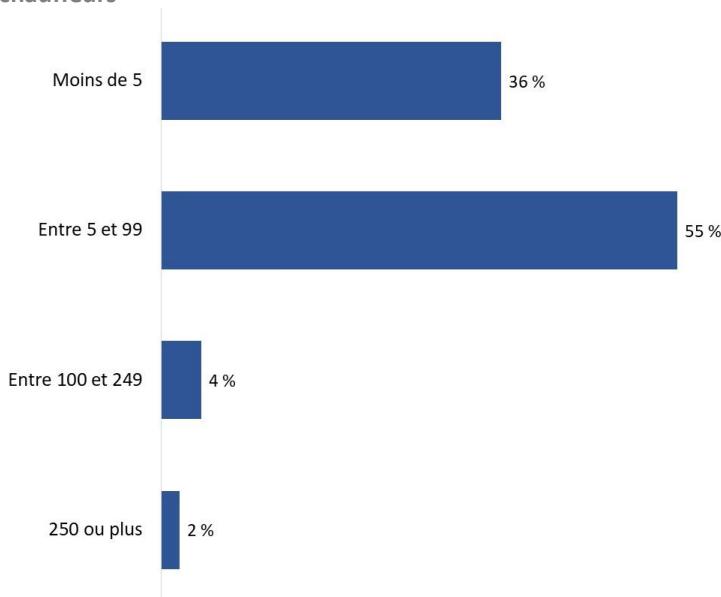


Q5. Combien d'employés travaillent pour votre entreprise? Base de référence : n=300; tous les répondants.

La grande majorité des entreprises emploient moins de 100 chauffeurs.

La grande majorité (92 %) des entreprises sondées emploient moins de 100 chauffeurs. Plus précisément, un peu plus de la moitié (55 %) d'entre elles comptent entre cinq et 99 chauffeurs. Par ailleurs, environ le tiers (36 %) emploient moins de cinq chauffeurs et 6 % en comptent une centaine.

Diagramme 3 : Nombre de chauffeurs

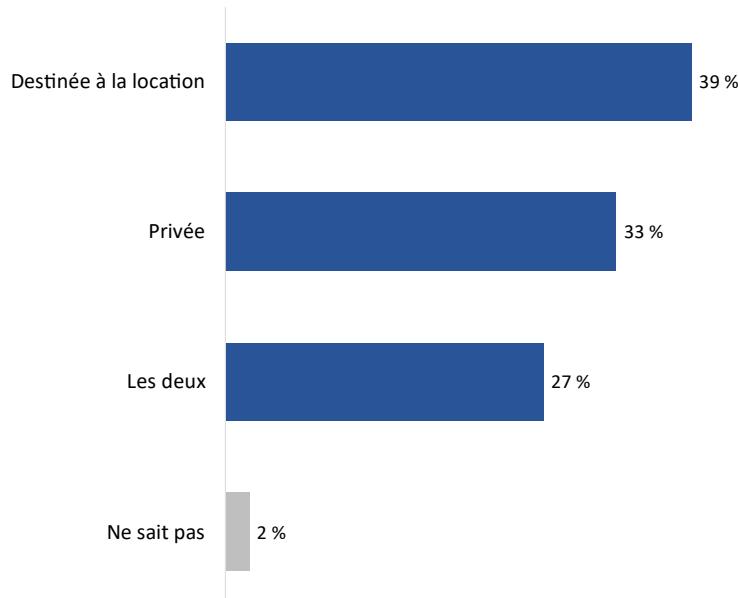


Q6. Parmi ces employés, combien occupent un poste de chauffeur pour votre entreprise? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Le type de flotte varie.

Le type de flotte déclaré par les entreprises varie; 39 % ont des flottes destinées exclusivement à la location et 33 % possèdent des flottes privées. En outre, un peu plus du quart (27 %) ont une flotte qui compte à la fois des véhicules destinés à la location et des véhicules privés.

Diagramme 4 : Type de flotte



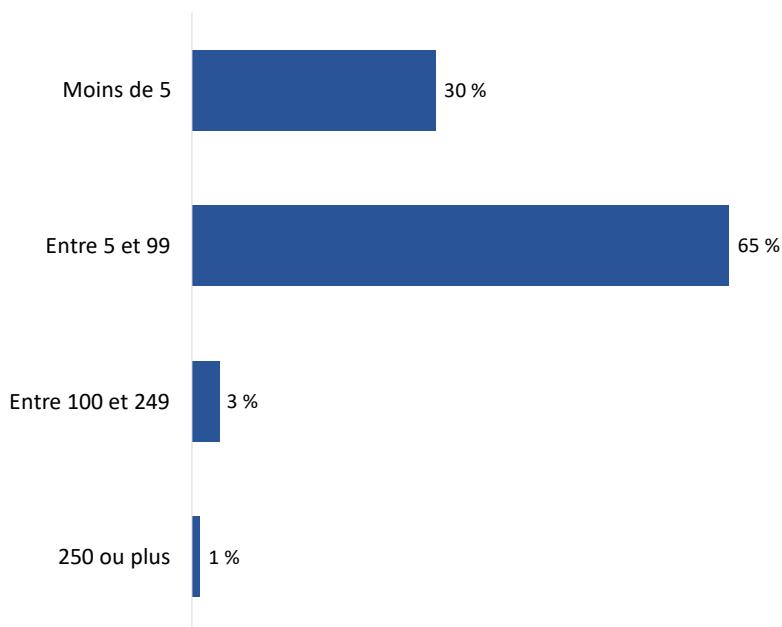
Q7. Votre flotte est-elle...Base de référence : n=300; tous les répondants.

Les entreprises établies au Québec (89 %) étaient beaucoup plus susceptibles de posséder une flotte privée que les entreprises ayant leur siège social ailleurs au pays. De plus, les entreprises qui ont modernisé leur flotte de camions (49 %) étaient plus nombreuses que les autres (28 %) à posséder une flotte privée.

Les deux tiers des flottes comptent moins de 100 camions.

La majorité (65 %) des représentants de l'industrie du transport de marchandises sondés ont déclaré que la flotte de leur entreprise comptait entre cinq et 99 camions. La plupart des autres (30 %) ont moins de cinq camions. Très peu d'entreprises (4 %) possèdent une flotte de plus de 100 camions.

Diagramme 5 : Nombre de camions



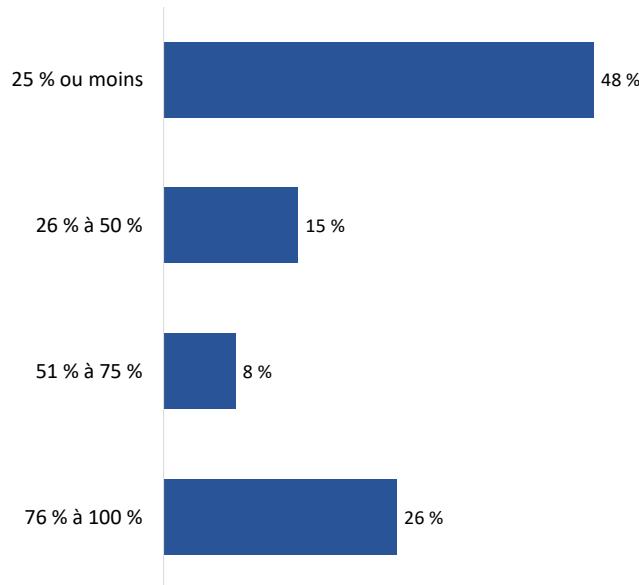
Q8. Combien de camions compte la flotte de votre entreprise? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Les entreprises qui n'offrent *pas* à leurs chauffeurs une formation sur la conduite écoénergétique étaient plus susceptibles de déclarer avoir une flotte de moins de cinq camions (36 % par rapport à 19 % des entreprises qui offrent une telle formation). De plus, les entreprises qui ont modernisé leur flotte de camions (75 %) étaient plus susceptibles que les autres (61 %) de posséder entre cinq et 99 camions.

Près de la moitié des entreprises sondées disent qu'un quart ou moins des camions de leur flotte ont moins de cinq ans.

Près de la moitié (48 %) des représentants de l'industrie du transport de marchandises ont déclaré que la flotte de leur entreprise comptait jusqu'à un quart de camions ayant moins de cinq ans. Seulement 15 % ont déclaré que 26 à 50 % des camions de la flotte de leur entreprise avaient moins de cinq ans et environ un tiers (34 %) ont indiqué que plus de la moitié des camions de la flotte de leur entreprise répondaient à ce critère.

Diagramme 6 : Pourcentage des camions de la flotte qui ont moins de cinq ans



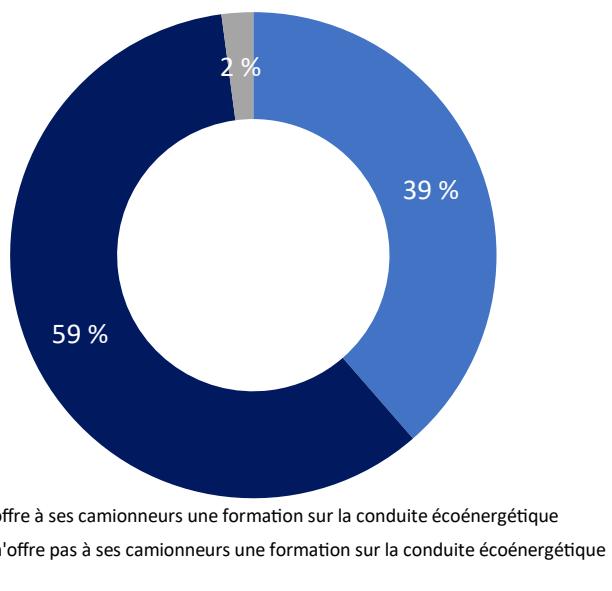
Q9. Quel est le pourcentage approximatif de camions dans votre flotte qui ont moins de cinq ans? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Les entreprises qui n'offrent *pas* à leurs chauffeurs une formation sur la conduite écoénergétique étaient plus susceptibles de déclarer avoir un moins grand nombre de camions de moins de cinq ans dans leur flotte (56 % contre 37 % des entreprises qui offrent une telle formation). En revanche, les entreprises offrant une formation sur la conduite écoénergétique ont indiqué en plus grande proportion que plus des trois quarts des véhicules de leur flotte ont moins de cinq ans (35 % contre 20 % de celles qui n'offrent *pas* une telle formation).

De nombreuses entreprises proposent à leurs chauffeurs une formation sur la conduite écoénergétique.

Trente-neuf pour cent des entreprises offrent à leurs chauffeurs de camion une formation sur la conduite écoénergétique. En revanche, 59 % n'offrent pas une telle formation à leurs chauffeurs.

Diagramme 7 : Formation sur la conduite écoénergétique



Q37. Votre entreprise offre-t-elle à ses camionneurs une formation sur la conduite écoénergétique? Base de référence : n=300; tous les répondants.

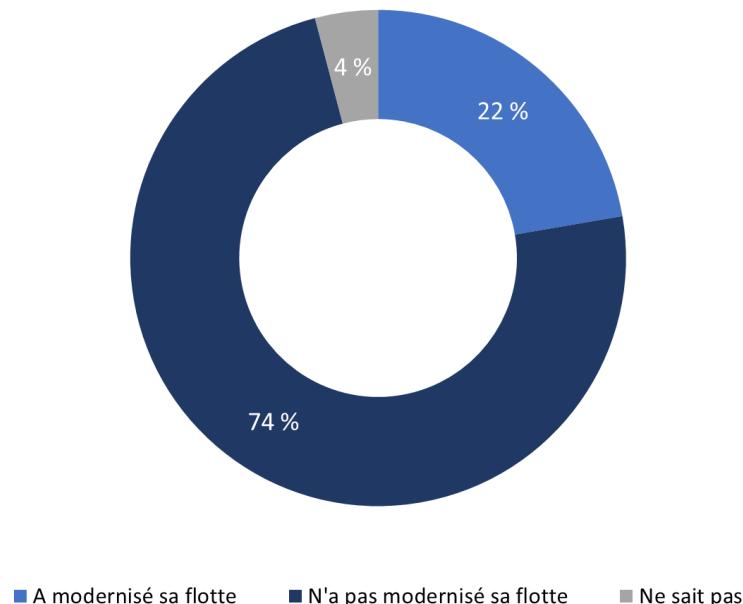
2. Les initiatives de modernisation

Cette section du rapport porte sur les initiatives de modernisation mises en œuvre par les entreprises au cours des trois dernières années.

La majorité des entreprises n'ont *pas* modernisé leur flotte.

Près des trois quarts (74 %) des entreprises n'ont *pas* modernisé les camions de leur flotte au cours des trois dernières années. En revanche, environ une entreprise sur cinq (22 %) a mis en œuvre des initiatives de modernisation au cours de cette période.

Diagramme 8 : Mise en œuvre d'initiatives de modernisation



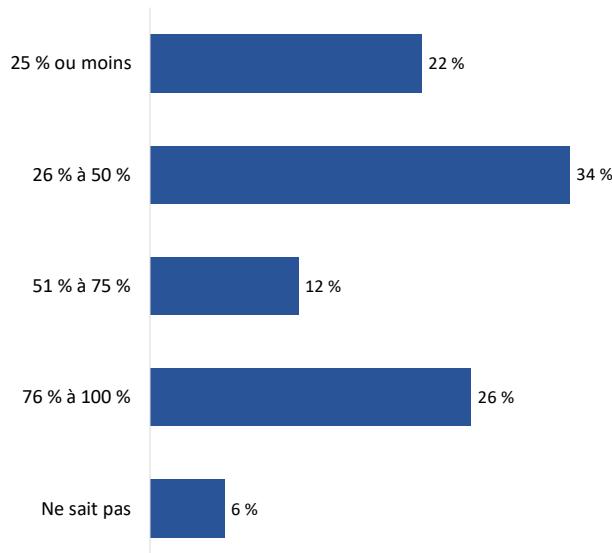
Q10. Au cours des trois dernières années, votre entreprise a-t-elle modernisé sa flotte de camions ? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Les entreprises établies au Québec (51 %) et celles ayant des flottes exclusivement privées (33 %) étaient beaucoup plus susceptibles de déclarer avoir mis en œuvre des initiatives de modernisation.

Le pourcentage de camions modernisés au cours des trois dernières années varie considérablement.

Parmi les entreprises qui ont mis en œuvre des initiatives de modernisation au cours des trois dernières années (n=65), environ une sur cinq (22 %) a modernisé jusqu'à 25 % de ses camions. Par ailleurs, un tiers (34 %) ont modernisé 26 à 50 % de leur flotte, tandis que 38 % ont modernisé plus des trois quarts des camions de leur flotte.

Diagramme 9 : Pourcentage des camions de la flotte ayant été modernisés au cours des trois dernières années



Q11. Combien de camions dans votre entreprise ont été modernisés au cours des trois dernières années ? Base de référence : n=65; entreprises ayant procédé à la modernisation de leur flotte au cours des trois dernières années.

La plupart des entreprises ont installé des radiateurs de chauffage de cabine; la moitié ont opté pour la technologie d'optimisation d'itinéraire, des climatiseurs de cabine et des régulateurs de vitesse prédictifs.

La plupart des entreprises (71 %) qui ont procédé à des initiatives de modernisation² au cours des trois dernières années ont installé des radiateurs de chauffage de cabine. En outre, plus de la moitié des entreprises sondées qui ont modernisé leur flotte au cours des trois dernières années ont opté pour la technologie d'optimisation d'itinéraire (57 %), des climatiseurs de cabine (54 %) et des régulateurs de vitesse prédictifs (52 %). La gamme complète des initiatives de modernisation effectuées par les entreprises se trouve ci-dessous dans le diagramme 10.

² Six entreprises sur 10 (61 %) ayant procédé à des initiatives de modernisation ont participé à un programme de financement du gouvernement pour ce faire.

Diagramme 10 : Types d'initiative de modernisation

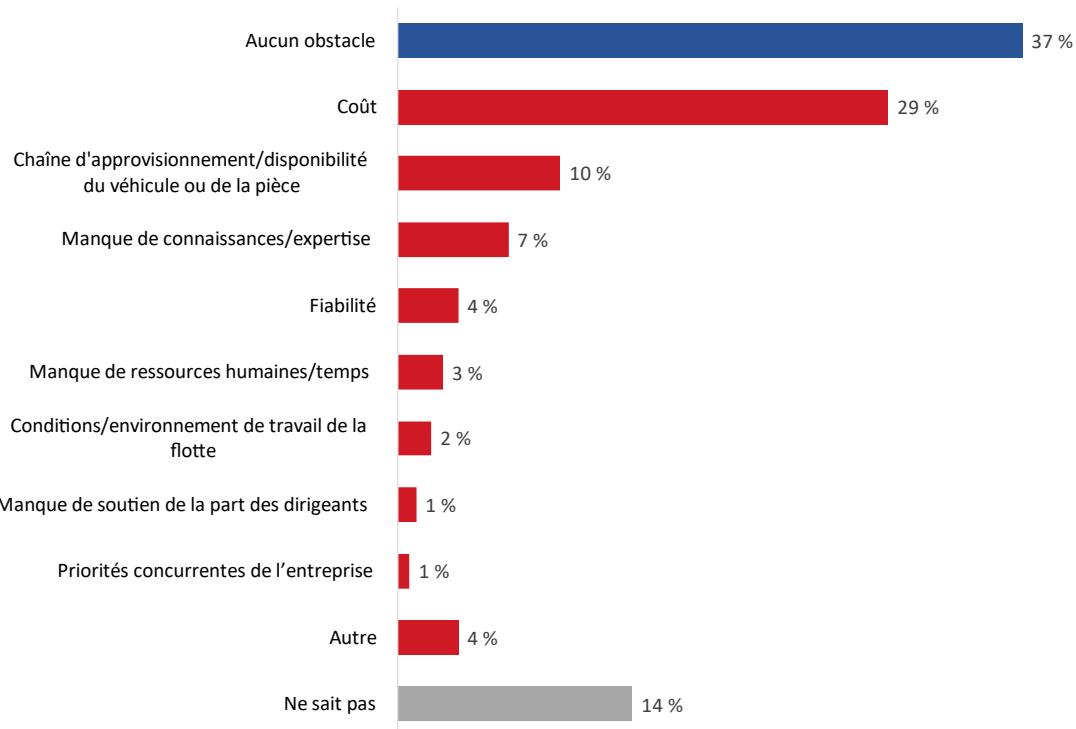


Q12. Parmi les choix suivants, quelles initiatives de modernisation, s'il y a lieu votre entreprise a-t-elle mises en œuvre au cours des trois dernières années ? Base de référence : n=65; entreprises ayant procédé à la modernisation de leurs camions. Plusieurs réponses acceptées.

De nombreuses entreprises font mention d'une série d'obstacles à la modernisation de leur flotte; un tiers des répondants déclarent qu'il n'y a pas d'obstacles.

La plupart des entreprises sondées (60 %) ont signalé avoir été confrontées à au moins un obstacle dans le cadre de la modernisation de leur flotte. En revanche, plus du tiers (37 %) de ces entreprises ne se sont heurtées à aucun obstacle pour moderniser leurs camions. Parmi les obstacles mentionnés, le plus courant est le coût (29 %), suivi de la chaîne d'approvisionnement et de la disponibilité des véhicules ou des pièces (10 %) et du manque de connaissances ou d'expertise nécessaires (7 %). La gamme complète des obstacles recensés par les répondants figure dans le diagramme 11.

Diagramme 11 : Obstacles à la modernisation



Q13. À quels obstacles, s'il y a lieu, votre entreprise est-elle confrontée lorsqu'il s'agit de moderniser sa flotte ? Base de référence : n=300; tous les répondants. Plusieurs réponses acceptées.

Les entreprises ayant modernisé leurs camions au cours des trois dernières années (45 %) étaient plus susceptibles que les autres (26 %) de déclarer que le coût est un obstacle à la modernisation de leur flotte.

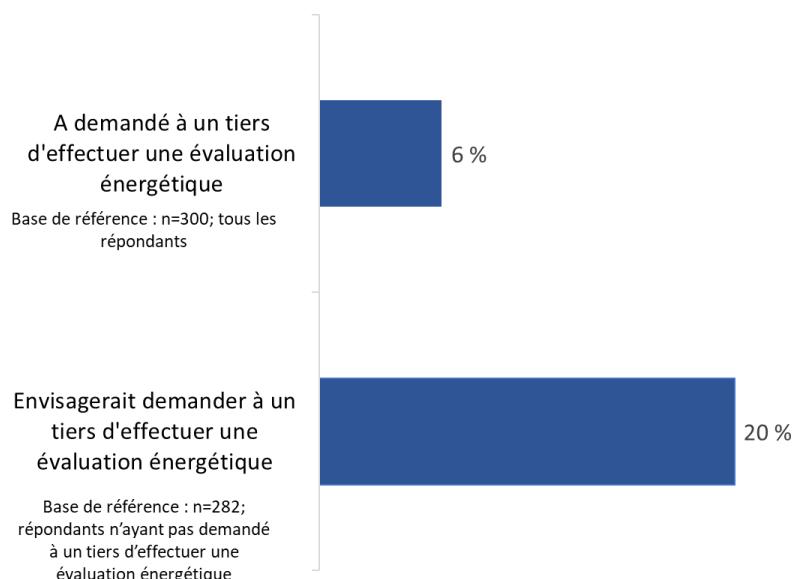
3. Les évaluations énergétiques des flottes

Cette section du rapport porte sur les évaluations énergétiques des flottes.

Une entreprise sur cinq songerait à retenir les services d'un tiers pour procéder à une évaluation énergétique; très peu l'ont déjà fait.

Très peu d'entreprises (6 %) 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 (n=282), exactement une sur cinq envisagerait de demander à un tiers de le faire.

Diagramme 12 : Évaluation énergétique effectuée par un tiers



Q14. Votre entreprise a-t-elle déjà demandé à un tiers d'effectuer une évaluation énergétique de sa flotte ? Q16. Votre entreprise envisagerait-elle un jour de demander à un tiers de procéder à une évaluation énergétique de sa flotte ?

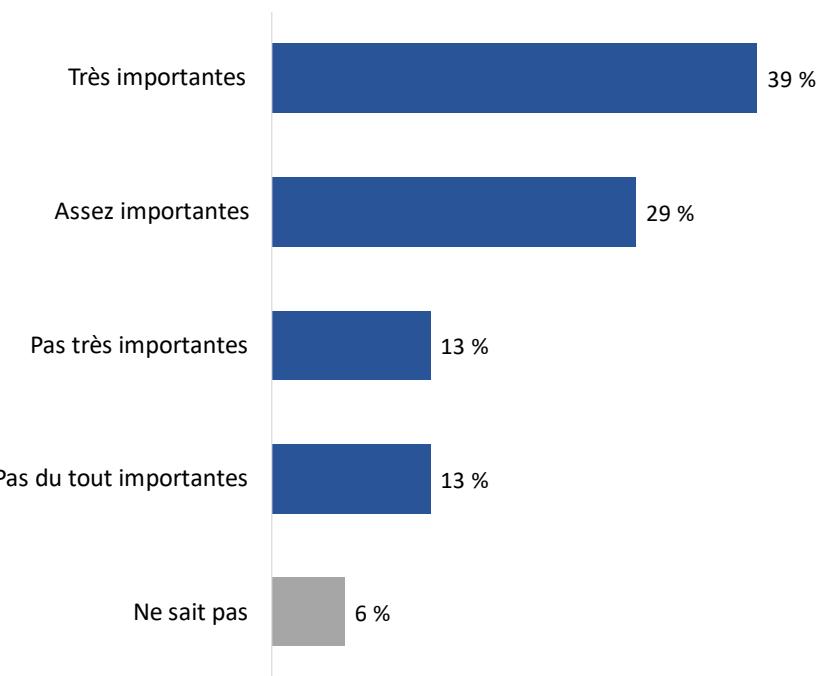
4. Les programmes de financement du gouvernement

Cette section du rapport présente les points de vue des répondants concernant le financement gouvernemental et leur niveau de connaissance des programmes de financement offerts par le gouvernement.

La majorité des entreprises croient que le financement gouvernemental pour la modernisation est un investissement important.

Plus des deux tiers (69 %) des représentants de l'industrie du transport de marchandises ont déclaré que les programmes de financement du gouvernement sont importants, du moins dans une certaine mesure. Plus précisément, 39 % estiment que ces programmes sont très importants et 29 % les considèrent comme assez importants pour la modernisation des flottes. À l'autre extrémité du spectre, le quart des entreprises considèrent que les programmes de financement du gouvernement ne sont pas très importants (13 %), voire pas du tout (13 %).

Diagramme 13 : Financement gouvernemental pour la modernisation



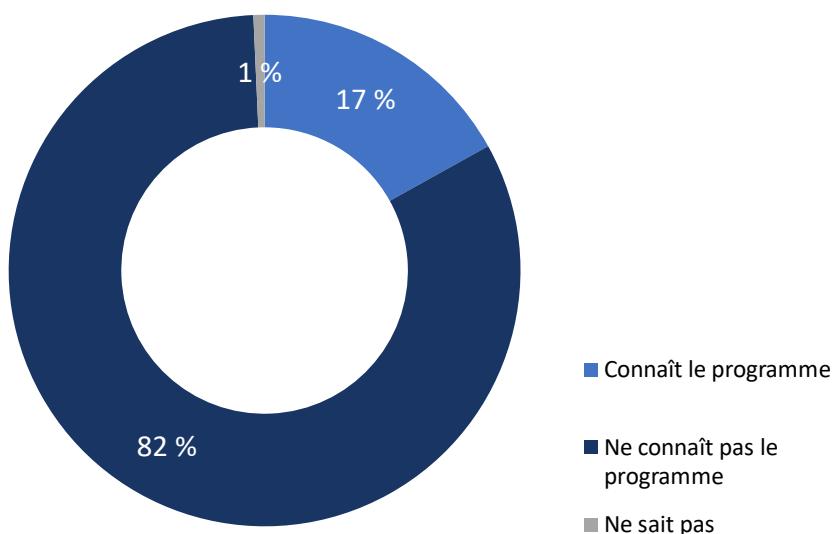
Q18. À votre avis, dans quelle mesure les programmes de financement du gouvernement qui soutiennent la modernisation des flottes sont-ils importants, le cas échéant ? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Les entreprises qui offrent une formation sur la conduite écoénergétique (80 %) étaient beaucoup plus susceptibles que les autres (61 %) d'être d'avis que les programmes de financement du gouvernement à l'appui de la modernisation des flottes sont importants. Comparativement aux entreprises ayant leur siège social ailleurs au pays, celles de l'Ontario (76 %) avaient plus tendance à accorder de l'importance au financement gouvernemental.

Le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises du gouvernement du Canada est peu connu.

Près d'un représentant sur cinq (17 %) des entreprises de transport de marchandises connaît le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises du gouvernement du Canada, qui a fourni du financement pour les évaluations énergétiques et la modernisation des flottes entre 2018 et 2022. Ce programme, renommé Programme de transport écoénergétique de marchandises, a été remis sur pied le 12 décembre 2022.

Diagramme 14 : Niveau de connaissance concernant le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises du gouvernement du Canada



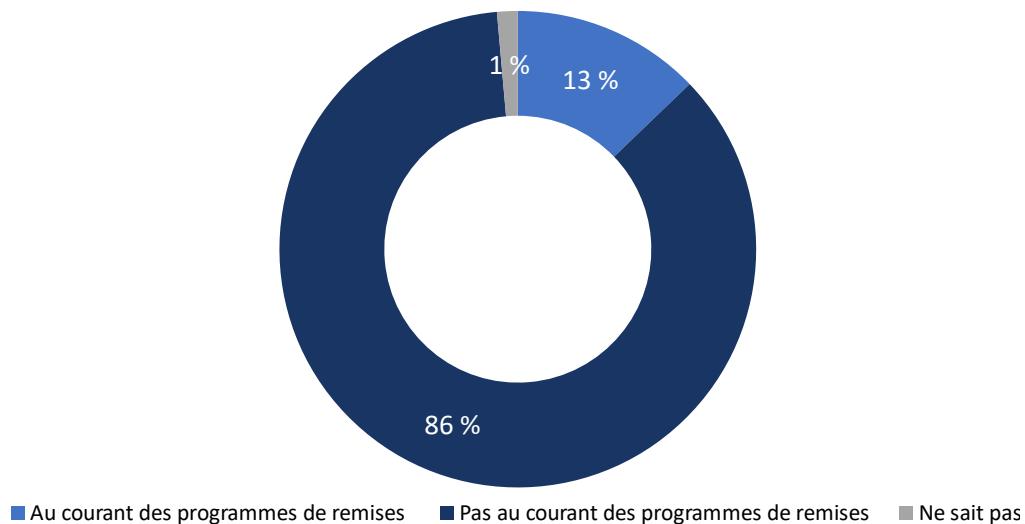
Q19. Connaissez-vous le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises du gouvernement du Canada ? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Les entreprises qui offrent une formation sur la conduite écoénergétique (26 %) et celles qui connaissent les programmes provinciaux et territoriaux de remises (57 %) étaient plus susceptibles d'être au courant du Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises.

Les programmes provinciaux et territoriaux de remises pour la modernisation sont peu connus.

Les programmes provinciaux et territoriaux de remises pour la modernisation ne sont pas bien connus. Treize pour cent des entreprises de transport de marchandises sondées sont au courant de ces programmes, tandis que plus de huit sur 10 (86 %) ne le sont pas.

Diagramme 15 : Niveau de connaissance concernant les programmes provinciaux et territoriaux de remises pour la modernisation



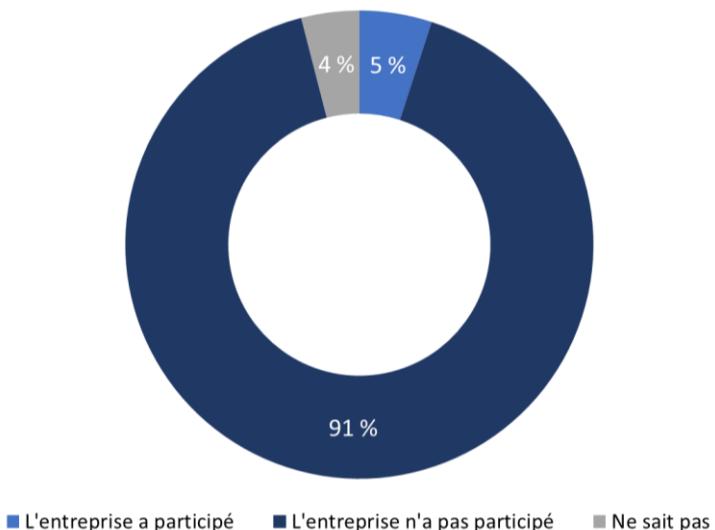
Q21. Êtes-vous au courant de l'existence de programmes de remises [INSÉRER SELON LA Q4 : provinciaux / territoriaux] pour la modernisation des flottes ? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Les entreprises qui offrent une formation sur la conduite écoénergétique (21 %) et celles qui connaissent le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises (43 %) étaient plus susceptibles d'être au courant des programmes provinciaux et territoriaux de remises (57 %).

Peu d'entreprises ont participé à un programme de modernisation financé par le gouvernement.

Les entreprises ont peu recours aux programmes de modernisation financés par le gouvernement. Plus précisément, 5 % des représentants de l'industrie du transport de marchandises sondés ont déclaré que leur entreprise avait participé à un ou plusieurs de ces programmes.

Diagramme 16 : Participation aux programmes de modernisation financés par le gouvernement

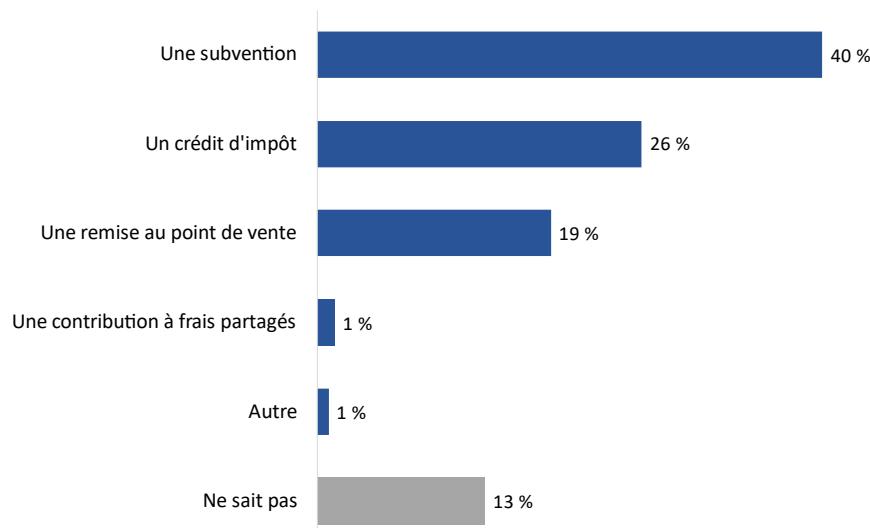


Q22. Votre entreprise a-t-elle participé à l'un ou l'autre des programmes de financement du gouvernement pour la modernisation des flottes ? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Les entreprises préfèrent recevoir du financement sous forme de subventions.

Lorsqu'on leur a demandé quel type de financement leur entreprise préférerait recevoir lorsqu'elle participe à un programme financé par le gouvernement pour la modernisation de sa flotte, 40 % des répondants ont répondu que leur entreprise préférerait recevoir une subvention. Environ le quart (26 %) préféreraient un crédit d'impôt, tandis que 19 % aimeraient mieux une remise au point de vente.

Diagramme 17 : Type de financement préféré



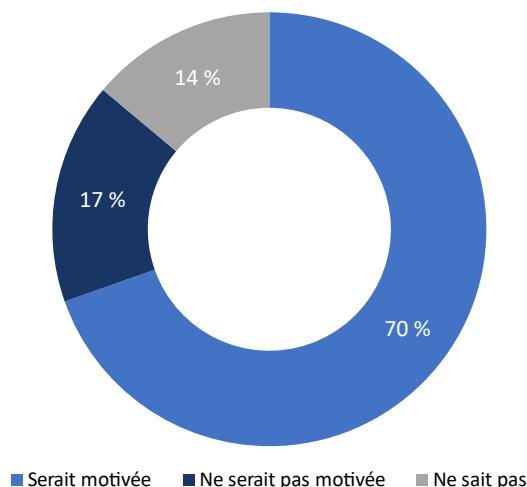
Q24. Quel type de financement votre entreprise préférerait-elle recevoir si elle participait à un programme de financement du gouvernement pour la modernisation de sa flotte? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Les entreprises qui ont déjà modernisé leur flotte de camions (52 %) étaient plus susceptibles que les autres (37 %) d'exprimer une préférence pour une subvention.

La majorité des entreprises seraient motivées à moderniser leur flotte si du financement gouvernemental leur était offert.

Parmi les entreprises qui n'ont pas procédé à des initiatives de modernisation *et* qui déclarent que le coût constitue un obstacle (n=58), 70 % estiment qu'elles seraient motivées à moderniser leur flotte si du financement gouvernemental leur était offert. Dix-sept pour cent des entreprises ne seraient pas motivées à moderniser leurs camions même si le gouvernement mettait à leur disposition du financement.

Diagramme 18 : Financement gouvernemental comme source de motivation pour moderniser la flotte

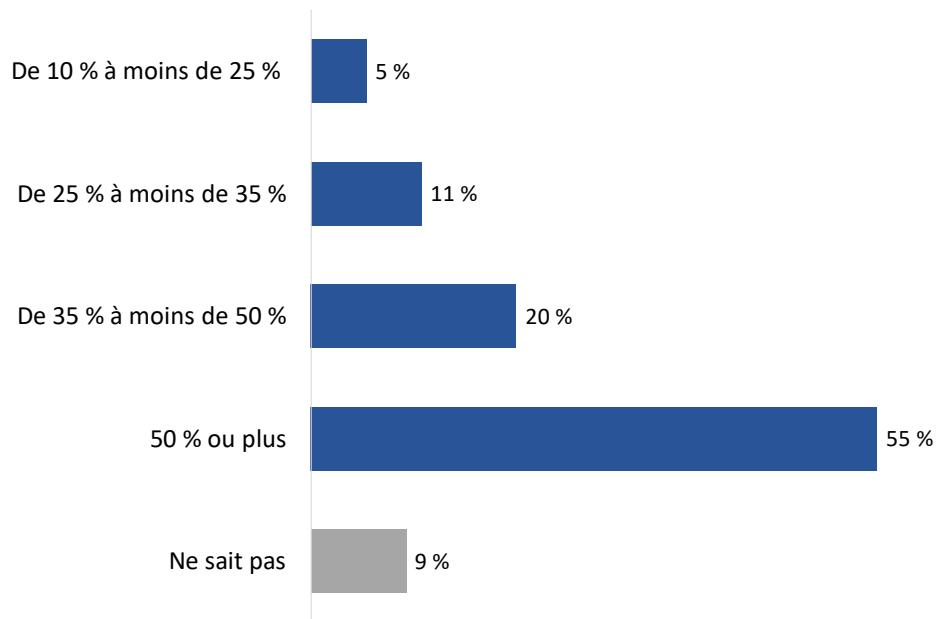


Q25. Si du financement gouvernemental était offert, votre entreprise serait-elle motivée à songer à la modernisation de sa flotte ? Base de référence : n=58; entreprises n'ayant pas modernisé leur flotte et ayant déclaré que le coût constitue un obstacle.

Plus de la moitié des entreprises auraient besoin d'un financement gouvernemental pour couvrir au moins 50 % des coûts de la modernisation.

Parmi les entreprises qui envisageraient de procéder à des initiatives de modernisation grâce à du financement gouvernemental (n=40), plus de la moitié (55 %) auraient besoin d'incitatifs gouvernementaux afin de couvrir 50 % ou plus des coûts pour financer la modernisation. Par ailleurs, une entreprise sur cinq aurait besoin d'un financement gouvernemental pour couvrir entre 35 % et un peu moins de 50 % des coûts. Pour un pourcentage moins élevé d'entreprises (16 %), du financement gouvernemental serait nécessaire pour couvrir moins de 35 % des coûts de la modernisation.

Diagramme 19 : Pourcentage du financement gouvernemental nécessaire pour motiver les entreprises à procéder à une modernisation



Q26. Quel pourcentage des coûts de la modernisation de la flotte devrait être couvert par des incitatifs gouvernementaux pour que votre entreprise ait les moyens financiers de moderniser ses véhicules ? Base de référence : n=39; entreprises qui songeraient à la modernisation si du financement du gouvernement leur était offert.

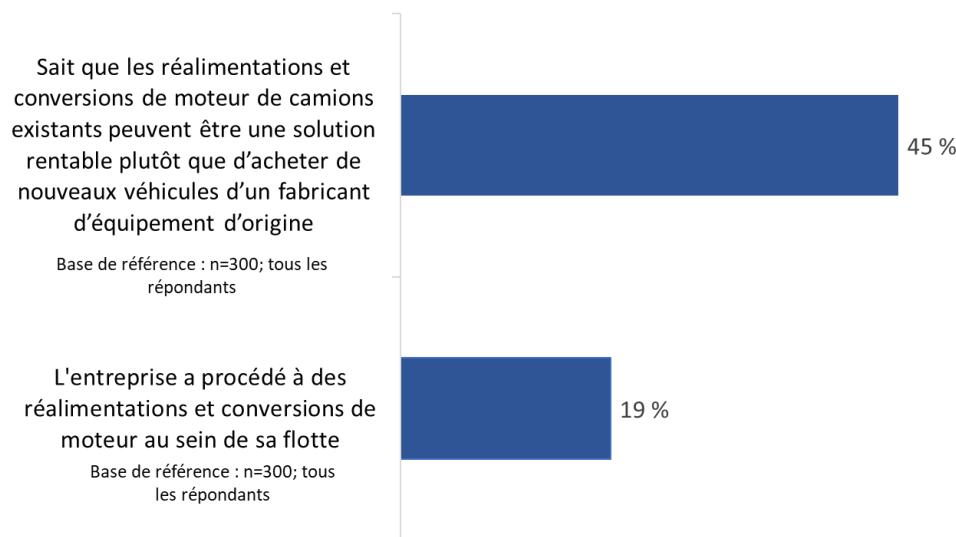
5. Les réalimentations et conversions de moteur

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

Moins de la moitié des entreprises savent que les réalimentations et conversions de moteur peuvent être rentables; une entreprise sur cinq a opté pour cette façon de faire.

Quarante-cinq pour cent des entreprises de transport de marchandises sondées savent que les réalimentations et conversions de moteur peuvent être une solution rentable pour leurs camions existants plutôt que d'acheter de nouveaux véhicules d'un fabricant d'équipement d'origine. Une entreprise sur cinq (19 %) a déjà opté pour cette façon de faire.

Diagramme 20 : Niveau de connaissance concernant les réalimentations et conversions de moteur de camions existants



Q27. Savez-vous que les réalimentations et conversions de moteur de camions existants peuvent être une solution rentable plutôt que d'acheter un nouveau véhicule d'un fabricant d'équipement d'origine? Q28. Votre entreprise a-t-elle procédé à des réalimentations et conversions de moteur pour des camions de sa flotte?

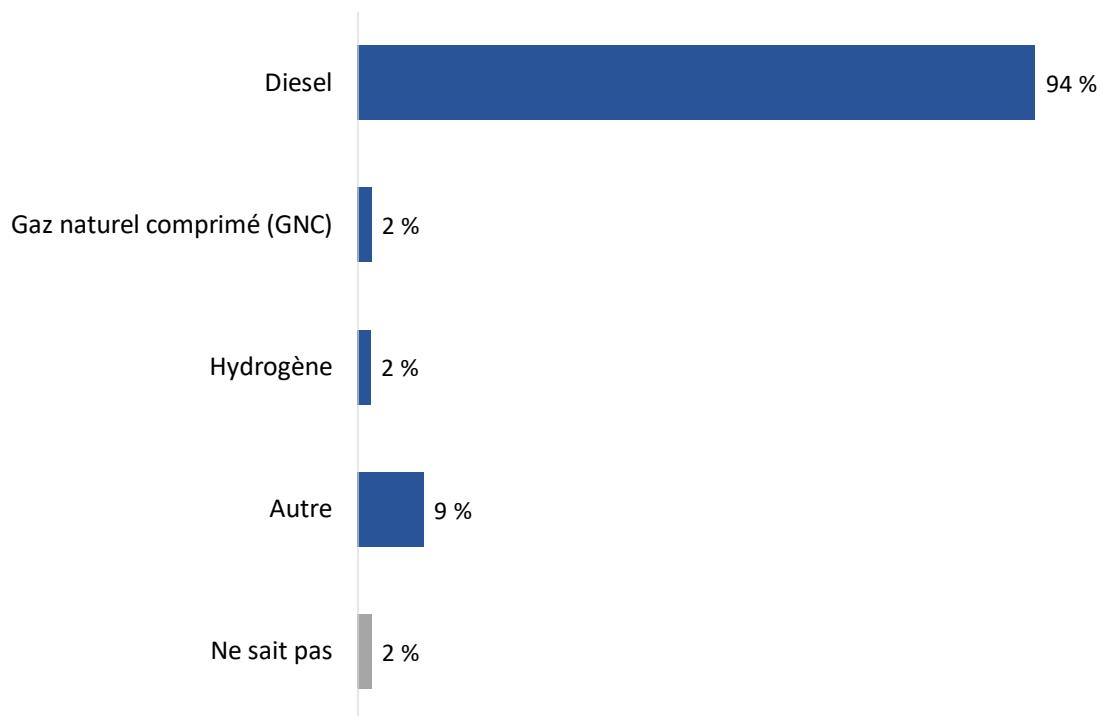
Les entreprises suivantes étaient plus susceptibles de savoir que les réalimentations et conversions de moteur de camions existants peuvent être une solution rentable plutôt que d'acheter de nouveaux véhicules d'un fabricant d'équipement d'origine :

- les entreprises qui offrent une formation sur la conduite écoénergétique (58 %);
- les entreprises qui connaissent le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises (64 %) ou les programmes de remises (76 %);
- les entreprises qui ont modernisé leur flotte de camions (58 %).

La grande majorité des véhicules ayant fait l'objet de réalimentations et de conversions de moteur consomment du diesel.

Les entreprises de transport de marchandises ayant opté pour des réalimentations et conversions de moteur (n=58) ont choisi en grande majorité (94 %) des véhicules qui consomment du diesel. Très peu d'entreprises ont choisi du gaz naturel comprimé (GNC) (2 %) ou de l'hydrogène (2 %).

Diagramme 21 : Type de carburant consommé par les véhicules ayant fait l'objet de réalimentations et de conversions de moteur

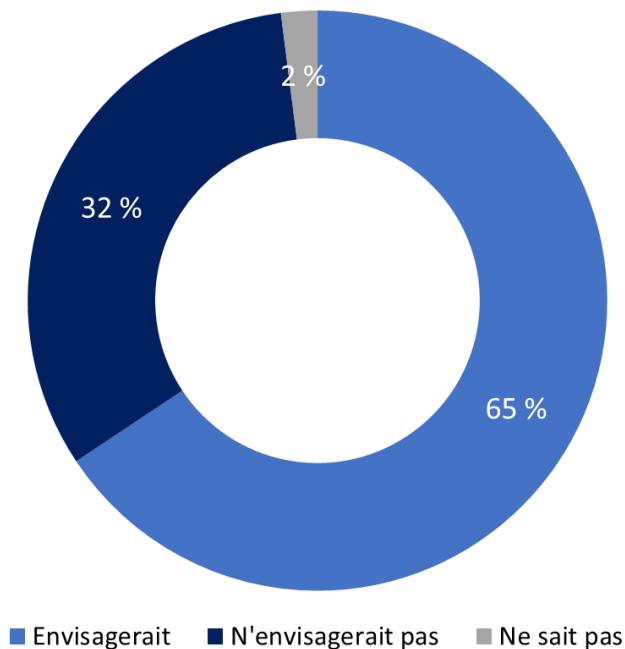


Q30. Quels types de carburant les véhicules de votre entreprise qui ont fait l'objet de réalimentations et de conversions de moteur utilisent-ils ? Base de référence : n=58; entreprises qui ont opté pour des réalimentations et conversions de moteur. Plusieurs réponses acceptées.

Les deux tiers des entreprises envisageraient les réalimentations et conversions de moteur pour un plus grand nombre de véhicules si le gouvernement offrait des incitatifs à cette fin.

Parmi les entreprises de transport de marchandises qui ont procédé aux réalimentations et conversions de moteur d'une partie seulement de leur flotte (n=48), les deux tiers (65 %) songeraient à le faire davantage si du financement gouvernemental leur était offert. En revanche, un tiers (32 %) des entreprises n'envisageraient pas de le faire pour un plus grand nombre de véhicules, et ce, même si le gouvernement proposait du financement à cet effet.

Diagramme 22 : Entreprises qui envisageraient les réalimentations et conversions de moteur pour un plus grand nombre de véhicules si du financement gouvernemental leur était offert



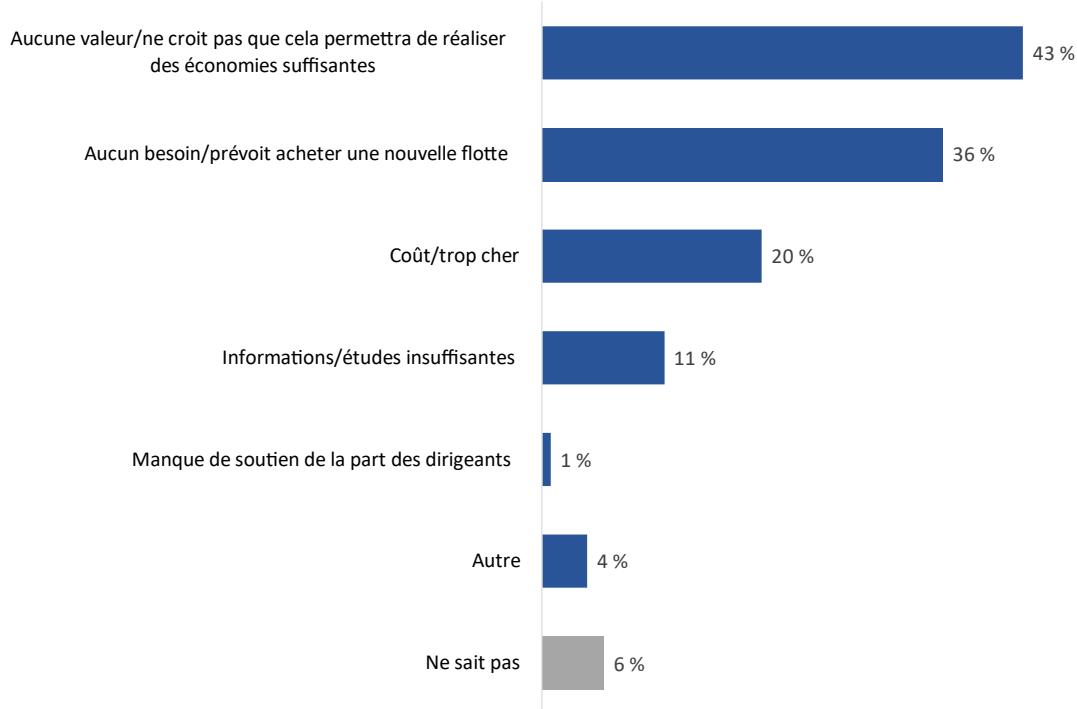
Q31. Votre entreprise envisagerait-elle les réalimentations et conversions de moteur d'un plus grand nombre de camions de sa flotte si un certain type de financement gouvernemental était offert? Base de référence : n=47; entreprises ayant choisi les réalimentations et conversions de moteur pour une partie seulement de leur flotte.

Beaucoup d'entreprises estiment que les réalimentations et conversions de moteur de leurs véhicules ne seraient pas rentables; d'autres envisagent l'achat d'une nouvelle flotte.

Bon nombre des entreprises qui ne sont pas intéressées par les réalimentations et conversions de moteur (n=181)³ estiment que cette mesure ne permettrait pas de réaliser suffisamment d'économies pour être utile (43 %) ou elles prévoient déjà acheter une nouvelle flotte (36%). Un répondant sur cinq (20 %) a déclaré que son entreprise croit que les réalimentations et conversions de moteur engendreraient des coûts trop importants et un sur 10 (11 %) trouve qu'il n'a pas suffisamment accès à de l'information ou des études pour appuyer la prise de décision.

³ Soixante-quinze pour cent des entreprises sondées qui n'ont pas opté pour les réalimentations et conversions de moteur ne sont pas intéressées à le faire.

Diagramme 23 : Raisons invoquées pour expliquer le manque d'intérêt de l'entreprise à l'égard des réalimentations et conversions de moteur



Q33. Pourquoi votre entreprise n'est-elle pas intéressée par les réalimentations et conversions de moteur des camions de sa flotte? Base de référence : n=181; répondants dont l'entreprise n'envisage pas les réalimentations et conversions de moteur. Plusieurs réponses acceptées.

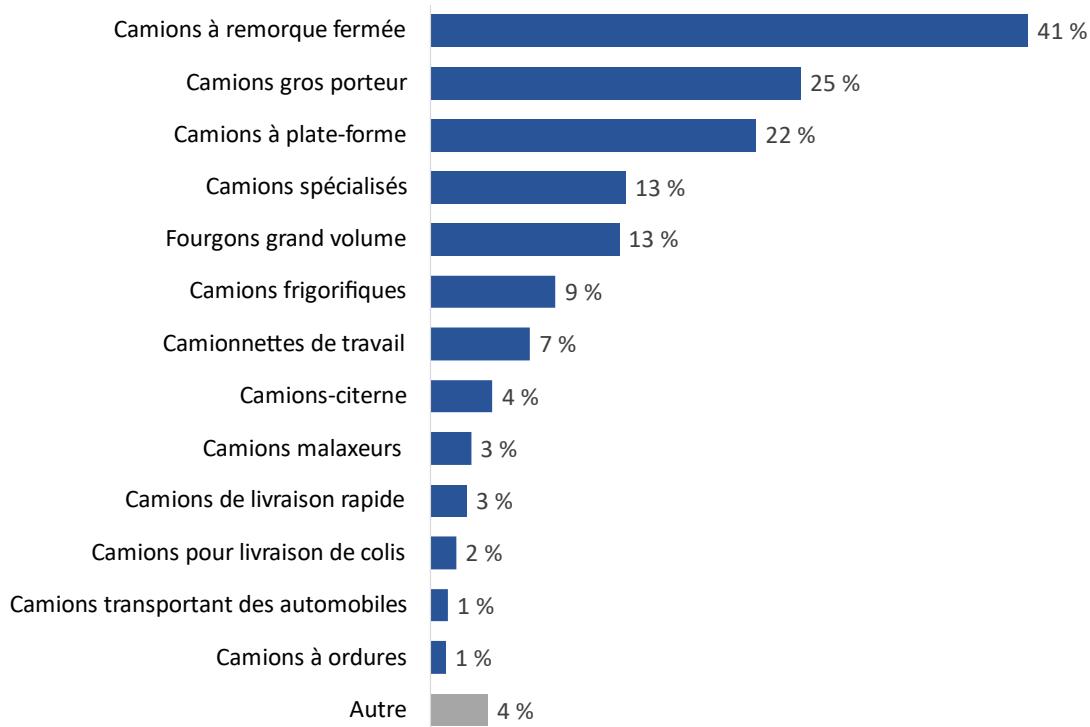
6. Le profil des flottes

Cette section du rapport présente le profil des flottes de camions des entreprises ayant répondu au sondage.

De nombreuses entreprises ont des camions à remorque fermée dans leur flotte.

Quarante et un pour cent des entreprises de transport de marchandises sondées ont des camions à remorque fermée dans leur flotte. Par ailleurs, exactement le quart des entreprises comptent des camions gros porteur, tandis que 22 % ont des camions à plate-forme. La liste complète des camions se trouve ci-dessous dans le diagramme 24.

Diagramme 24 : Type de camions dans la flotte

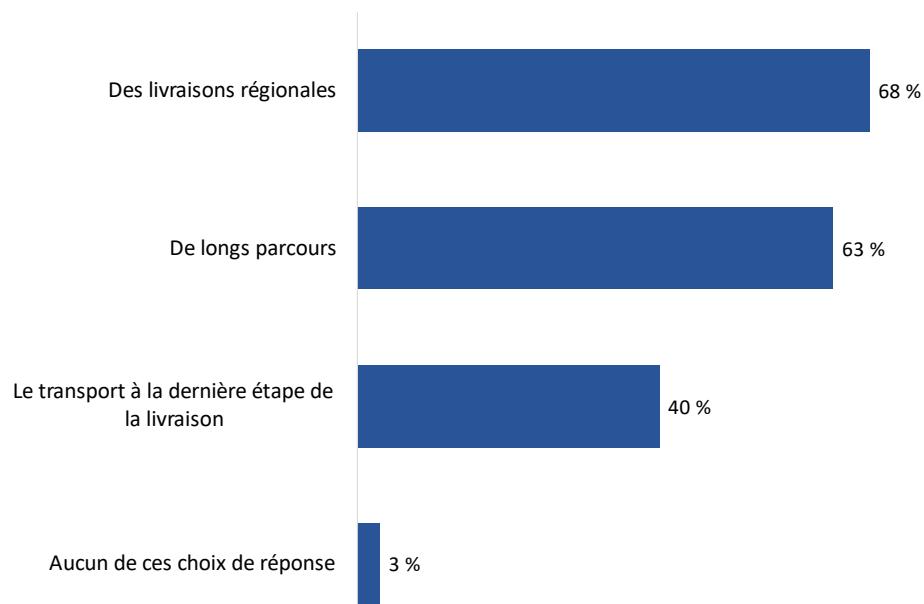


Q34. Quels types de camions compte la flotte de votre entreprise ? Base de référence : n=300; tous les répondants. Plusieurs réponses acceptées.

Les camions les plus couramment utilisés sont les camions destinées aux livraisons régionales et aux longues distances.

Soixante-huit pour cent des entreprises sondées utilisent leurs camions pour des livraisons à l'échelle régionale, 63 % pour de longues distances et 40 % pour le transport à la dernière étape de la livraison.

Diagramme 25 : Utilisation des camions

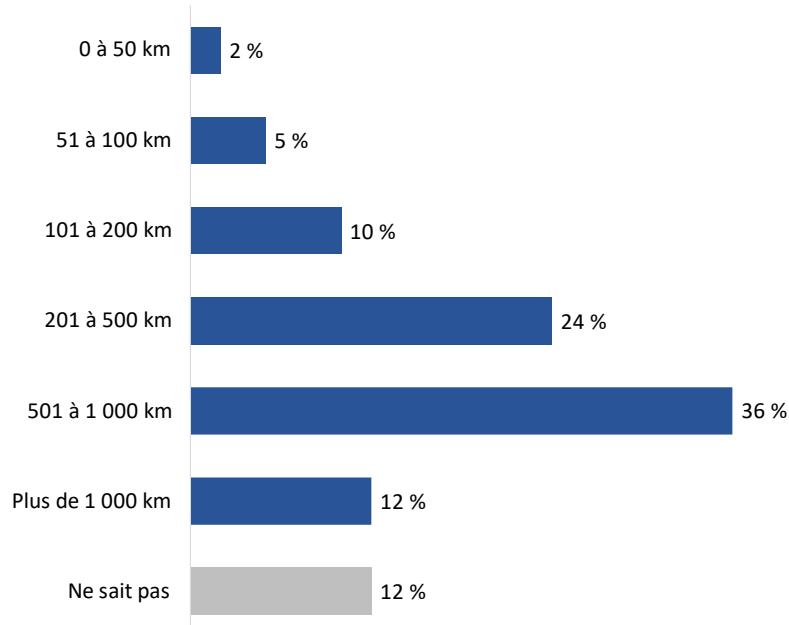


Q35. Vos camions sont-ils utilisés pour... Base de référence : n=300; tous les répondants. Plusieurs réponses acceptées.

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

La majorité (72 %) des entreprises sondées ont indiqué que leurs camions parcourent plus de 200 kilomètres par jour. Plus précisément, 24 % des camions parcourent entre 201 et 500 km par jour, 36 % font entre 501 et 1 000 km et 12 % voyagent plus de 1 000 km quotidiennement.

Diagramme 26 : Nombre de kilomètres parcourus quotidiennement



Q36. Dans une journée moyenne, combien de kilomètres vos camions parcourent-ils ? Base de référence : n=300; tous les répondants.

Annexe

1. Spécifications techniques

Les spécifications suivantes s'appliquent à l'enquête :

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

Code SCIAN	N ^{bre} d'entrevues
Transport local par camion de marchandises diverses (484110)	129
Transport de marchandises diverses sur de longues distances (484121, 484122)	133
Transport par camion de marchandises spéciales, sauf les biens usagés (484220, 484230)	38

- Le questionnaire a été testé avant le travail sur le terrain pour s'assurer qu'il mesurait ce qu'il devait mesurer et que les répondants comprenaient les questions.
- Pour un échantillon de cette taille, les résultats globaux peuvent être considérés comme exacts avec une marge d'erreur de plus ou moins 6 %, 19 fois sur 20.
- Le taux de réponse s'élève à 10 %. Le tableau suivant présente des renseignements sur les dispositions des derniers appels pour le sondage et le calcul du taux de réponse.

Nombre total d'appels effectués	8 327
Hors du champ de l'enquête – Invalides	1 638
Non complétés (NC)	3 397
Aucune réponse/boîte vocale	3 397
Visés par le champ de l'enquête – Pas de réponse (V)	2 675
Barrière linguistique	19
Incapable de répondre (maladie/décès)	45
Refus	1 281
Rappel prévu/non complété	1 291

Fin de l'appel	39
Visés par le champ de l'enquête – Unités répondantes (R)	617
Entrevue complétée	300
Quota atteint	2
Non admissible	315
Taux de réponse⁴ [R=R/(NC+V+R)]	10,16 %

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

Code SCIAN	Non pondérées	Pondérées
Transport local par camion de marchandises diverses (484110)	129	139
Transport de marchandises diverses sur de longues distances (484121, 484122)	133	144
Transport par camion de marchandises spéciales, sauf les biens usagés (484220, 484230)	38	17

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

2. Questionnaire de l'enquête

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

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

SI LA PERSONNE À LA RÉCEPTION LE DEMANDE :

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

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

RÉPONDANT :

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

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

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

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

NOTE À L'INTENTION DE L'INTERVIEWEUR : SI UN RÉPONDANT POSE DES QUESTIONS SUR LA LÉGITIMITÉ DU SONDAGE, DIRE : Le sondage est enregistré dans le service de vérification des recherches du Conseil de recherche et d'intelligence marketing canadien. Le numéro d'enregistrement est : 20221019-PH691.

A. Présélection et quotas

Avant de commencer,

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

01. Oui

02. Non [METTRE FIN À L'APPEL]

03. Je ne sais pas [METTRE FIN À L'APPEL]

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

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

01. Très renseigné(e) [PASSER À Q4]

02. Assez renseigné(e) [PASSER À Q4]

03. Pas très renseigné(e) [POSER Q3]

04. Pas du tout renseigné(e) [POSER Q3]

05. [NE PAS LIRE] Préfère ne pas répondre [METTRE FIN À L'APPEL]

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

01. Oui [RETOURNER À L'INTRODUCTION POUR LE RÉPONDANT SI UNE NOUVELLE PERSONNE EST AU BOUT DU FIL]

02. Non [DIRE : Pourrais-je reparler à la personne de la réception? [RETOURNER À L'INTRODUCTION POUR LA PERSONNE DE LA RÉCEPTION]]

03. Personne au sein de mon entreprise n'est renseigné au sujet de ces programmes [METTRE FIN À L'APPEL]

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

01. Alberta

02. Colombie-Britannique

03. Manitoba

04. Nouveau-Brunswick

05. Terre-Neuve-et-Labrador

06. Territoires du Nord-Ouest

07. Nouvelle-Écosse

08. Nunavut

- 09. Ontario
 - 10. Île-du-Prince-Édouard
 - 11. Québec
 - 12. Saskatchewan
 - 13. Yukon
 - 14. Préfère ne pas répondre [METTRE FIN À L'APPEL]
5. **Combien d'employés travaillent pour votre entreprise? Veuillez inclure les employés à temps partiel comme des équivalents temps plein. [NE PAS LIRE LA LISTE]**
- 01. Moins de 5 [MICRO]
 - 02. Entre 5 et 99 [PETITE]
 - 03. Entre 100 et 249 [MOYENNE]
 - 04. Entre 250 et 499 [MOYENNE]
 - 05. Entre 500 et 999 [GRANDE]
 - 06. 1000 ou plus [GRANDE]
 - 07. Préfère ne pas répondre [METTRE FIN À L'APPEL]
6. **Parmi ces employés, combien occupent un poste de chauffeur pour votre entreprise?**
- 01. [NOMBRE OUVERT; NOMBRE ACCEPTÉ : ENTRE 1 ET 9999]
 - 02. Ne sait pas

B. La modernisation

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

Pour commencer,

7. **Votre flotte est-elle... [LIRE LA LISTE]**
- 01. Privée
 - 02. Destinée à la location
 - 03. Les deux
 - 04. [NE PAS LIRE] Ne sait pas
8. **Combien de camions compte la flotte de votre entreprise?**
- 01. [NOMBRE OUVERT; NOMBRE ACCEPTÉ : ENTRE 1 ET 9999]
 - 02. Ne sait pas
9. **Quel est le pourcentage approximatif de camions dans votre flotte qui ont moins de cinq ans?**
- 01. [NOMBRE OUVERT; POURCENTAGE ACCEPTÉ : ENTRE 0 ET 100 %]
 - 02. Ne sait pas

10. Au cours des trois dernières années, votre entreprise a-t-elle modernisé sa flotte de camions?

[INTERVIEWER NOTE: IF ASKED, SAY: 'By retrofits we are referring to upgrades made to your truck(s) with energy efficient devices'.]

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

- 01. Oui
- 02. Non [PASSER À LA Q13]
- 03. Ne sait pas [PASSER À LA Q13]

11. [SI Q10=01] Combien de camions dans votre entreprise ont été modernisés au cours des trois dernières années?

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

- 01. [NOMBRE OUVERT]
- 02. Ne sait pas

12. [SI Q10=01] Parmi les choix suivants, quelles initiatives de modernisation, s'il y a lieu votre entreprise a-t-elle mises en œuvre au cours des trois dernières années? [ALTERNER L'ORDRE DES CHOIX/LIRE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]

[NOTE A L'INTERVIEWEUR : SI ON VOUS LE DEMANDE, Veuillez rappeler aux répondants que nous parlons de la modernisation aux camions existants.]

- 01. Groupes auxiliaires de puissance
- 02. Jupes latérales
- 03. Déflecteurs d'air
- 04. Radiateurs de chauffage de cabine
- 05. Climatiseurs de cabine
- 06. Garde-boue aérodynamiques
- 07. Batterie CVCA
- 08. Régulateur de vitesse prédictif
- 09. Unités de réfrigération diesel-électriques
- 10. Unités de réfrigération électriques
- 11. Pneus à faible résistance au roulement
- 12. Pneus larges
- 13. Télématique
- 14. Panneaux solaires pour tracteur ou remorque
- 15. Enjoliveurs de roue
- 16. Réducteurs d'écart
- 17. Rallonges de cabine
- 18. Technologie d'optimisation d'itinéraire
- 19. [NE PAS LIRE] Ne sait pas
- 20. [NE PAS LIRE] Aucun de ces choix de réponse

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

- 01. Coût
- 02. Manque de connaissances/expertise
- 03. Manque de ressources humaines/temps
- 04. Priorités concurrentes de l'entreprise
- 05. Manque de soutien de la part des dirigeants
- 06. Autre [précisez]
- 07. Ne sait pas
- 08. Aucun obstacle

C. Évaluations énergétiques de la flotte

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

- 01. Oui
- 02. Non [PASSER À LA Q16]
- 03. Ne sait pas [PASSER À LA Q16]

15. [SI Q14=01] Dans quelle mesure les évaluations énergétiques de la flotte sont-elles importantes pour déterminer les améliorations qui devraient être apportées à vos véhicules? [LIRE LA LISTE]

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

PASSER À LA Q18 À MOINS QUE LA Q14=02 OU 03

16. [SI Q14=02,03] Votre entreprise envisagerait-elle un jour de demander à un tiers de procéder à une évaluation énergétique de sa flotte?

- 01. Oui [PASSER À LA Q18]
- 02. Non
- 03. Ne sait pas

17. [SI Q16=02,03] Pourquoi votre entreprise n'a-t-elle pas songé à procéder à une évaluation énergétique de la flotte? [NE PAS LIRE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]

- 01. Coût/c'est trop cher
- 02. Connaissances insuffisantes à ce sujet/ne savait pas ce qu'était une évaluation énergétique
- 03. Ne fait pas confiance aux résultats
- 04. Absence de valeur/ne vaut pas le coût

- 05. Ne croit pas que c'est nécessaire/ne prévoit pas moderniser la flotte
- 06. Manque de temps pour s'informer sur le sujet/rencontrer des auditeurs
- 07. Manque de soutien de la part des dirigeants
- 08. Autre [précisez]
- 09. Ne sait pas

D. Programmes gouvernementaux

- 18. **À votre avis, dans quelle mesure les programmes de financement du gouvernement qui soutiennent la modernisation des flottes sont-ils importants, le cas échéant? [LIRE LA LISTE]**
 - 01. Pas du tout importants
 - 02. Pas très importants
 - 03. Assez importants
 - 04. Très importants
 - 05. [NE PAS LIRE] Ne sait pas
- 19. **Connaissez-vous le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises du gouvernement du Canada?**
 - 01. Oui [PASSER À LA Q21]
 - 02. Non
 - 03. Ne sait pas
- 20. **[SI Q19=02,03] Le Programme d'évaluation écoénergétique des flottes de transport de marchandises fournit du financement aux entreprises pour les initiatives de modernisation de leur flotte et pour des évaluations énergétiques. Avez-vous déjà entendu parler de ce programme?**
 - 01. Oui
 - 02. Non
 - 03. Je ne sais pas
- 21. **Êtes-vous au courant de l'existence de programmes de remises [INSÉRER SELON LA Q4 : provinciaux / territoriaux] pour la modernisation des flottes?**
 - 01. Oui
 - 02. Non
 - 03. Je ne sais pas
- 22. **Votre entreprise a-t-elle participé à l'un ou l'autre des programmes de financement du gouvernement pour la modernisation des flottes?**
 - 01. Oui
 - 02. Non [PASSER À LA Q24]
 - 03. Ne sait pas [PASSER À LA Q24]
- 23. **[SI Q22=01] En ce qui concerne les programmes de financement gouvernementaux auxquels votre entreprise a participé pour moderniser sa flotte, comment le financement a-t-il été fourni? Est-ce que c'était... [LIRE LA LISTE]**

01. Une subvention
 02. Une remise au point de vente
 03. Une contribution à frais partagés
 04. Un crédit d'impôt
 05. [NE PAS LIRE] Autre [précisez]
 06. [NE PAS LIRE] Ne sait pas
24. **Quel type de financement votre entreprise préférerait-elle recevoir [SI Q22=02,03 : si elle participe / Q22=01 : lorsqu'elle participera] à un programme de financement du gouvernement pour la modernisation de sa flotte? [LIRE LA LISTE]**
01. Une subvention
 02. Une remise
 03. Une contribution à frais partagés
 04. Un crédit d'impôt
 05. [NE PAS LIRE] Autre [précisez]
 06. [NE PAS LIRE] Ne sait pas
25. **[SI Q10 ≠ 1 ET Q13=01] Vous avez dit plus tôt que le coût est un obstacle à la modernisation de la flotte de votre entreprise. Si du financement gouvernemental était offert, votre entreprise serait-elle motivée à songer à la modernisation de sa flotte?**
01. Oui
 02. Non [PASSER À LA Q24]
 03. Ne sait pas [PASSER À LA Q24]
26. **Quel pourcentage des coûts de la modernisation de la flotte devrait être couvert par des incitatifs gouvernementaux pour que votre entreprise ait les moyens financiers de moderniser ses véhicules? Diriez-vous... [LIRE LA LISTE]**
01. Moins de 10 %
 02. De 10 % à moins de 25 %
 03. De 25 % à moins de 35 %
 04. De 35 % à moins de 50 %
 05. 50 % ou plus
 06. [NE PAS LIRE] Ne sait pas

E. Les réalimentations et conversions de moteur

Changeons de sujet...

27. **Savez-vous que les réalimentations et conversions de moteur de camions existants peuvent être une solution rentable plutôt que d'acheter un nouveau véhicule d'un fabricant d'équipement d'origine? Les réalimentations et conversions de moteur consistent à remplacer un moteur existant par un nouveau qui a été certifié conforme aux normes d'émissions plus propres.**

01. Oui
02. Non
03. Ne sait pas

28. **Votre entreprise a-t-elle opté pour les réalimentations et conversions de moteur des camions de sa flotte?**
01. Oui
 02. Non [PASSER À LA Q32]
 03. Ne sait pas [PASSER À LA Q32]
29. **[SI Q28=01] Quel pourcentage des camions de la flotte de votre entreprise ont fait l'objet de réalimentations et de conversions de moteur?**
01. [NOMBRE OUVERT; POURCENTAGE ACCEPTÉ : ENTRE 0 ET 100 %]
 02. Ne sait pas
30. **[SI Q28=01] Quels types de carburant les véhicules de votre entreprise ayant fait l'objet de réalimentations et de conversions de moteur utilisent-ils? [NE PAS LIRE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]**
01. Propane
 02. Gaz naturel comprimé (GNC)
 03. Gaz naturel renouvelable (GNR)
 04. Hydrogène
 05. Éthanol
 06. Autre [précisez]
 07. Ne sait pas

PASSER À LA Q34 À MOINS QUE LA Q29=MOINS DE 100 %

31. **[SI Q29=<100 %] Votre entreprise envisagerait-elle les réalimentations et conversions de moteur d'un plus grand nombre de camions de sa flotte si un certain type de financement gouvernemental était offert?**
01. Oui
 02. Non
 03. Ne sait pas

PASSER À LA Q34

32. **[SI Q28=02,03] Votre entreprise envisage-t-elle les réalimentations et conversions de moteur pour les camions de sa flotte au cours des deux à trois prochaines années?**
01. Oui
 02. Non
 03. Je ne sais pas
33. **[SI Q32=02] Pourquoi votre entreprise n'est-elle pas intéressée par les réalimentations et conversions de moteur des camions de sa flotte? [NE PAS LIRE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]**
01. Coût/trop cher
 02. Aucune valeur/ne croit pas que cela permettra de réaliser des économies suffisantes

- 03. Informations/études insuffisantes
- 04. Aucun besoin/prévoit acheter une nouvelle flotte
- 05. Manque de soutien de la part des dirigeants
- 06. Autre [précisez]
- 07. Je ne sais pas

F. Profil de la flotte

Les dernières questions concernent la flotte de votre entreprise.

34. Quels types de camions compte la flotte de votre entreprise? [SI CELA EST UTILE, VOUS POUVEZ LIRE QUELQUE CHOIX DE LA LISTE S; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]

- 01. Camions frigorifiques
- 02. Camions pour livraison de colis
- 03. Camions spécialisés
- 04. Camions de livraison rapide
- 05. Camions-citerne
- 06. Camions à plate-forme
- 07. Camions malaxeurs
- 08. Camions à remorque fermée
- 09. Camions gros porteur
- 10. Camions transportant des automobiles
- 11. Camions à ordures
- 12. Fourgons grand volume
- 13. Camionnettes de travail
- 14. Autre [précisez]
- 15. Ne sait pas

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

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

36. Dans une journée moyenne, combien de kilomètres vos camions parcourrent-ils?

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

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

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

Finalement,

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

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

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