



Ressources naturelles
Canada

Natural Resources
Canada

Sondage de 2025 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Rapport final

Préparé pour Ressources naturelles Canada

Nom du fournisseur : Phoenix SPI

Numéro de contrat : CW2378697

Date d'attribution du contrat : 2024-11-12

Valeur du contrat : 75 400,38 \$ (incluant les taxes applicables)

Date de présentation du rapport : 2025-03-21

Numéro d'enregistrement : POR n° 065-24

Pour plus d'information, prière de communiquer avec : nrcan.por-rop.nrcan@canada.ca

This report is also available in English.

Canada 

Sondage de 2025 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Rapport final

Préparé pour Ressources naturelles Canada
Nom du fournisseur : Phoenix Strategic Perspectives Inc.
Mars 2025

Ce rapport de recherche sur l'opinion publique présente les résultats d'un sondage téléphonique de 15 minutes réalisé auprès de 301 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 14 janvier au 7 février 2025.

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 :

M144-294/2025F-PDF

Numéro international normalisé du livre (ISBN) :

978-0-660-75906-7

This publication is also available in English under the title: *2025 Greening Freight Programs industry survey*.

Publication connexe (numéro d'enregistrement : POR n° 065-24) :

Numéro de catalogue : M144-294/2025E-PDF

ISBN : 978-0-660-75905-0

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Ressources naturelles, 2025.

Table des matières

Sommaire.....	1
1. Contexte et objectifs	1
2. Méthodologie	2
3. Résumé des constats.....	2
4. Notes aux lecteurs.....	4
Constats détaillés.....	6
1. Le profil des entreprises ayant répondu au sondage.....	6
2. Le profil des flottes.....	8
3. Les programmes de financement gouvernementaux	14
4. Les évaluations énergétiques des flottes	18
5. Les initiatives de modernisation	21
6. Infrastructure de recharge/ravitaillement	26
7. Communications et mesures d'efficacité énergétique	29
Annexe.....	34
1. Spécifications techniques	34
2. Questionnaire du sondage	37

Liste des diagrammes

Diagramme 1 : Lieu du siège social	6
Diagramme 2 : Taille de l'entreprise – Employés.....	7
Diagramme 3: Nombre de camionneurs employés par les entreprises sondées	7
Diagramme 4 : Type de flotte	8
Diagramme 5 : Propriété des camions	9
Diagramme 6 : Nombre de camions.....	9
Diagramme 7 : Nombre de camions de moins de cinq ans dans la flotte	10
Diagramme 8 : Type de camions dans la flotte	11
Diagramme 9 : Type de camions dans la flotte (au fil du temps).....	11
Diagramme 10 : Utilisation des camions	12
Diagramme 11 : Consommation de carburant.....	13
Diagramme 12 : Financement gouvernemental pour la modernisation	14
Diagramme 13 : Familiarité avec les programmes fédéraux de transport écoénergétique.....	15
Diagramme 14 : Connaissance des programmes provinciaux/territoriaux pour le transport écoénergétique de marchandises	16
Diagramme 15 : Participation à des programmes de transport écoénergétique	17
Diagramme 16 : Évaluation énergétique réalisée par un tiers	18
Diagramme 17 : Raisons de ne pas songer à la réalisation d'une évaluation énergétique de la flotte	20
Diagramme 18 : Modernisation de la flotte	21
Diagramme 19 : Nombre de camions modernisés au cours de la dernière année	22
Diagramme 20 : Initiatives de modernisation.....	23
Diagramme 21 : Initiatives de modernisation (au fil du temps)	23
Diagramme 22 : Obstacles à la modernisation	24
Diagramme 23 : Obstacles à la modernisation (au fil du temps)	25
Diagramme 24 : Méthodes de ravitaillement en carburant ou de recharge des véhicules	26
Diagramme 25 : Intérêt pour l'installation d'une infrastructure de recharge ou de ravitaillement	27
Diagramme 26 : Raisons invoquées pour ne pas envisager l'installation d'une infrastructure de recharge ou de ravitaillement.....	28
Diagramme 27 : Information jugée utile pour le processus décisionnel	29
Diagramme 28 : Information jugée utile pour le processus décisionnel (au fil du temps).....	29
Diagramme 29 : Formation sur la conduite écoénergétique	30
Diagramme 30 : Raisons pour lesquelles une entreprise pourrait envisager d'offrir une formation sur la conduite écoénergétique	31
Diagramme 31 : Mesures pour surveiller l'efficacité de la flotte.....	32
Diagramme 32 : Mesures pour surveiller l'efficacité de la flotte (au fil du temps)	32
Diagramme 33 : Méthodes pour surveiller les mesures d'efficacité.....	33

Sommaire

Le ministère des Ressources naturelles du Canada (RNCa) a chargé Phoenix Strategic Perspectives (Phoenix SPI) de mener une enquête auprès de représentants de l'industrie canadienne du transport de marchandises afin d'évaluer leur niveau de connaissance des évaluations énergétiques des flottes et des initiatives de modernisation des camions et des remorques, ainsi que leur recours à ces mesures. L'objectif était également de déterminer leur sensibilisation aux programmes de transport écoénergétique des marchandises et leur participation à ceux-ci.

1. Contexte et objectifs

Les programmes de transport écoénergétique des marchandises (SmartWay, série de formations Conducteur averti et le Programme de transport écoénergétique des marchandises) sont trois programmes administrés par RNCa qui offrent de la formation, des outils et des ressources pour aider les flottes du Canada à réduire leur consommation de carburant, leurs coûts d'exploitation et leurs émissions nocives. Plus précisément :

- Le programme SmartWay contribue à réduire les coûts et les émissions de carburant et à accroître l'efficacité de l'industrie des transports. Le partenariat de transport SmartWay est un programme conçu pour aider les entreprises à déterminer leurs opérations de base et à réduire les coûts de carburant tout en transportant des marchandises de la manière la plus propre et la plus efficace possible.
- La nouvelle série de formations en ligne ConducteurAverti, qui offre des formations en ligne gratuites ainsi que des ressources à l'intention des instructeurs pour la salle de classe et sur la route, aide les chauffeurs professionnels de véhicules commerciaux moyens et lourds à réduire leur consommation de carburant, leurs coûts d'exploitation et les émissions nocives produites par les véhicules.
- Le Programme de transport écoénergétique de marchandises aide les flottes à réduire leur consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre grâce à des évaluations énergétiques, à des initiatives visant à moderniser les véhicules, à des réalimentations et conversions de moteur, à la mise en œuvre de pratiques exemplaires en matière de logistique et à l'achat de véhicules à faible émission de carbone.

La recherche avait pour but d'évaluer les perspectives de l'industrie concernant la réduction de la consommation de carburant et l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport de marchandises. Le Ministère a déjà mené des sondages sur ce sujet à l'automne 2018, à l'hiver 2022, à l'automne 2022/hiver 2023 et à l'automne 2023/hiver 2024.

Les résultats de cette recherche serviront à : 1) modéliser l'efficacité énergétique dans l'industrie canadienne du transport de marchandises; 2) appuyer la prise de décisions concernant les programmes d'efficacité énergétique aux niveaux fédéral, infranational et international; et 3) établir une nouvelle mesure par rapport au point de référence de 2019 déterminé pour le Ministère.

Les résultats de cette étude permettront d'éclairer l'élaboration de futures politiques publiques qui aideront les flottes canadiennes à réduire leur consommation de carburant, leurs coûts d'exploitation et les émissions produites par leurs véhicules.

2. Méthodologie

Un sondage téléphonique de 16 minutes a été mené auprès d'un échantillon aléatoire de 301 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 en avaient une bonne connaissance. Quarante-quatre pour cent (44 %) des répondants se disaient très informés à cet égard et 56 % 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 marges d'erreur sont plus importantes pour les résultats ayant trait aux sous-groupes et aux plus petits échantillons au sein de l'échantillon total du sondage.

Le travail sur le terrain s'est déroulé du 14 janvier au 7 février 2025. De plus amples renseignements sur la méthodologie se trouvent à l'annexe : [Spécifications techniques](#).

3. Résumé des constats

Profil des entreprises et des flottes

En tout, 301 représentants d'entreprises de transport de marchandises ont répondu à ce sondage. La répartition régionale des entreprises est la suivante : 8 % ont leur siège social dans le Canada atlantique, 22 % au Québec, 31 % en Ontario et 39 % dans l'Ouest¹. La plupart des entreprises comptent moins de 100 employés : 32 % ont au plus 4 employés, 10 % comptent de 5 à 9 employés et 36 % emploient entre 10 et 49 personnes. Douze pour cent des entreprises comptent 50 employés ou plus.

Le type de flotte mentionné par les entreprises varie; 37 % exploitent exclusivement des véhicules destinés à la location et 38 % exploitent exclusivement des flottes privées. Pour ce qui est des autres, près du quart (23 %) exploite des flottes comprenant des véhicules destinés à la location et

¹ Pour les fins de l'échantillonnage, les entreprises ont été choisies proportionnellement à la population par région. Les entreprises dont le siège social est situé dans les territoires représentent 0,18 % de la population. L'échantillon du sondage ne comprend donc pas d'entreprises des territoires.

des véhicules privés. Par ailleurs, 63 % des entreprises sont propriétaires de tous les camions de leur flotte, tandis que 5 % louent tous leurs véhicules. Les autres (32 %) ont des flottes contenant des véhicules qui leur appartiennent et d'autres qui sont loués. Le nombre médian de camions dans les flottes des entreprises sondées était de 10 camions, et environ quatre entreprises sur 10 (42 %) ont entre un et neuf camions de moins de cinq ans.

Les entreprises utilisent leurs camions davantage pour des trajets courts (62 %) ou longs (63 %) que pour des itinéraires régionaux (55 %). Quatre-vingt-dix-sept pour cent des entreprises exploitent des camions au diesel, les trois principaux types de camions étant les fourgons secs (42 %), les camions à plate-forme (24 %) et les camions spécialisés (20 %).

Programmes de financement du gouvernement

La majorité des représentants de l'industrie du transport des marchandises sondés croient que les programmes de financement gouvernemental qui soutiennent la modernisation des flottes sont importants; 25 % disent qu'ils sont assez importants et 32 % estiment qu'ils sont très importants. Le niveau de familiarité avec les programmes fédéraux de transport écoénergétique est de plus en plus élevé. Un peu plus des deux tiers (68 %) des répondants disent connaître au moins un programme (comparativement à 57 % en 2024). Environ deux entreprises sur 10 participent à un programme de transport écoénergétique, comme le partenariat de transport SmartWay (7 %), le Programme de transport écoénergétique : volet 1 « Évaluer et améliorer » (5 %) et le Programme Écocamionnage du Québec (3 %).

Évaluations de l'efficacité énergétique de la flotte

Une entreprise sur 10 (11 %) a fait appel à un tiers pour réaliser une évaluation énergétique de sa flotte. Parmi les entreprises qui n'ont pas procédé à une évaluation énergétique, deux sur 10 (20 %) ont indiqué qu'elles n'avaient pas suffisamment de renseignements à ce sujet. Le fait que cela ne semble pas nécessaire, la perception selon laquelle il n'y a pas de valeur et le coût sont d'autres raisons invoquées.

Modernisation

Environ le quart (24 %) des entreprises sondées ont modernisé des camions au cours de la dernière année. Parmi celles qui ont achevé les travaux, 65 % ont installé des radiateurs de chauffage de cabine, tandis qu'un peu plus de quatre sur 10 ont opté pour la télématique (46 %), la technologie d'optimisation d'itinéraire (44 %), des climatiseurs de cabine (42 %) et des pneus à faible résistance au roulement (42 %). Le coût demeure le principal obstacle à la modernisation; plus de la moitié (59 %) des répondants le considèrent comme un défi, ce qui représente une augmentation par rapport à 39 % en 2024 et 29 % en 2023.

Infrastructure de recharge/ravitaillement

Lorsqu'on leur a demandé comment leur entreprise rechargeait ou ravitaillait sa flotte, 37 % des répondants ont déclaré utiliser des réservoirs de carburant sur place, tandis que 34 % ont parlé de stations publiques de ravitaillement en gaz naturel comprimé (GNC). Seulement 8 % utilisent des bornes de recharge sur place et 2 % effectuent la recharge chez les concessionnaires (p. ex., pour l'hydrogène). De plus, 10 % des représentants ont indiqué que leur entreprise songe à l'installation d'une infrastructure de recharge ou de ravitaillement à leur gare routière pour les camions zéro émission. Le coût et la perception selon laquelle ce n'est pas nécessaire étaient les principales raisons de ne pas songer à l'installation d'une telle infrastructure.

Mesures d'efficacité énergétique

La grande majorité (91 %) des entreprises surveillent au moins certains aspects de l'efficacité énergétique de leur flotte, entre autres le nombre total de kilomètres parcourus (91 %), la consommation de carburant (85 %), les habitudes de conduite (71 %), la vitesse moyenne (67 %) et le temps de marche au ralenti (64 %). Pour suivre ces mesures d'efficacité, la moitié (50 %) des entreprises utilisent des dispositifs de consignation électronique, tandis que 26 % se fient à des appareils télématiques et 24 % utilisent des calculs manuels.

4. 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.
- Comme nous l'avons mentionné, le nombre de répondants totalise 301. Cependant, il change parfois parce que des questions ont été posées à des sous-échantillons de participants. Par exemple, les questions au sujet des initiatives de modernisation ont été posées aux 71 entreprises qui ont modernisé leur flotte au cours de la dernière année. Les lecteurs doivent en être conscients et faire preuve de prudence lorsqu'ils interprètent les résultats en fonction d'échantillons inférieurs au nombre total de répondants (301). Le libellé de la question, le nombre de répondants et la population ciblée sont indiqués sous chaque diagramme du rapport.
- Le rapport aborde les écarts relevés dans les réponses au sondage selon certains segments ou sous-groupes de l'échantillon du sondage, par exemple le lieu du siège social de l'entreprise (question 4), la taille de l'entreprise (question 5), le type de flotte (question 25), la connaissance des programmes provinciaux et territoriaux pour le transport écoénergétique de marchandises (question 9) et le niveau de familiarité (question 8) par rapport aux programmes de transport écoénergétique et la participation à ces derniers (question 10).
 - Ces écarts sont mentionnés, le cas échéant, pour chaque question, soit immédiatement à la suite du diagramme présentant les résultats de la question. Si des écarts ne sont pas abordés pour certaines questions, on peut présumer qu'il n'y avait pas de différences significatives dignes de mention.
 - 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.

**Sondage de 2025 sur les programmes de transport
écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie**

- Lorsque c'est pertinent, les résultats sont comparés à des sondages semblables menés en 2018, à l'hiver 2022, à l'automne 2022/hiver 2023 et à l'automne 2023/hiver 2024. Pour faciliter les références dans le rapport, le sondage mené à l'hiver 2022 est appelé « sondage de 2022 », le sondage réalisé à l'automne 2022/hiver 2023 est appelé « sondage de 2023 » et le sondage mené à l'automne 2023/hiver 2024 est appelé « sondage de 2024 ».
- Le questionnaire du sondage figure dans l'[annexe](#) du rapport.
- La valeur du contrat s'élevait à 75 400,38 \$ (incluant les taxes applicables).

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.

Constats détaillés

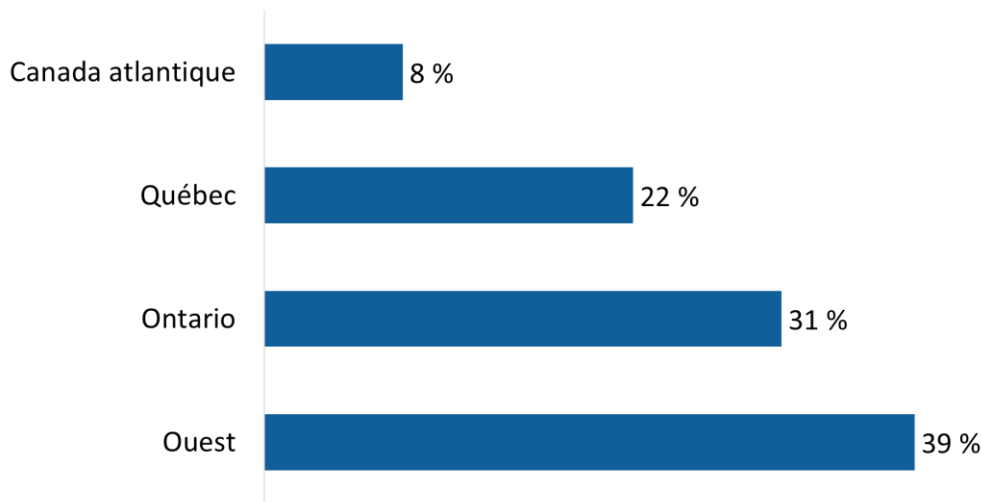
1. Le profil des entreprises ayant répondu au sondage

Cette section du rapport fournit un profil des entreprises représentées dans l'enquête. Des renseignements sur les flottes de ces entreprises se trouvent à la [section 2 : Le profil des flottes](#).

Plus des deux tiers des sièges sociaux des entreprises se trouve dans l'Ouest canadien et en Ontario.

Aux fins de l'échantillonnage, les entreprises de transport de marchandises ont été choisies proportionnellement par région, la majorité d'entre elles ayant indiqué que leur siège social est situé dans l'Ouest canadien (39 %) ou en Ontario (31 %).

Diagramme 1 : Lieu du siège social

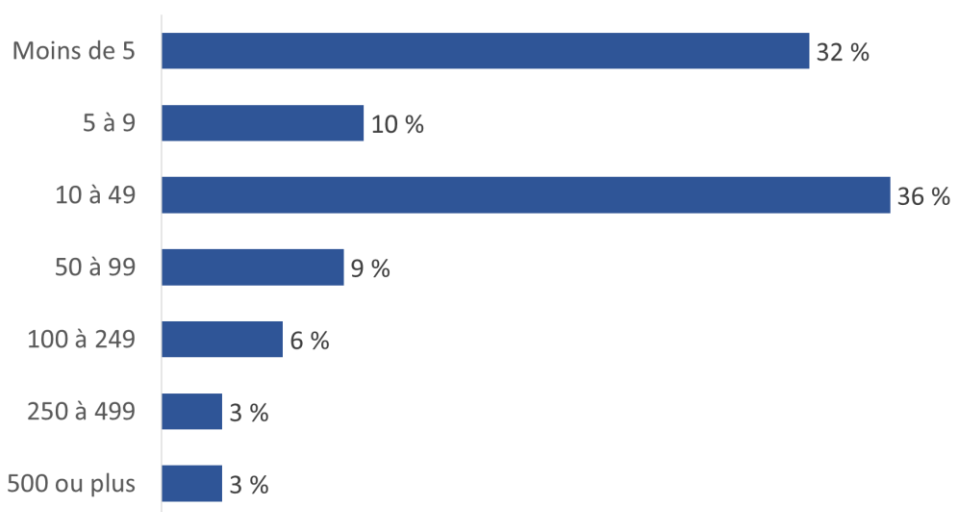


Q4. Dans quelle province ou quel territoire le siège social de votre entreprise est-il situé? Base de référence : n=301; tous les répondants.

Environ les trois quarts des entreprises emploient moins de 100 employés.

La majorité des répondants au sondage représentent de petites entreprises : 78 % emploient moins de 100 employés. Plus précisément, 32 % ont au plus quatre employés, 10 % comptent de cinq à neuf employés et 36 % emploient entre 10 et 49 personnes. Neuf pour cent des entreprises sont de taille moyenne, ayant de 100 à 499 employés, et les autres (3 %) sont de grandes entreprises qui comptent 500 employés ou plus.

Diagramme 2 : Taille de l'entreprise – Employés

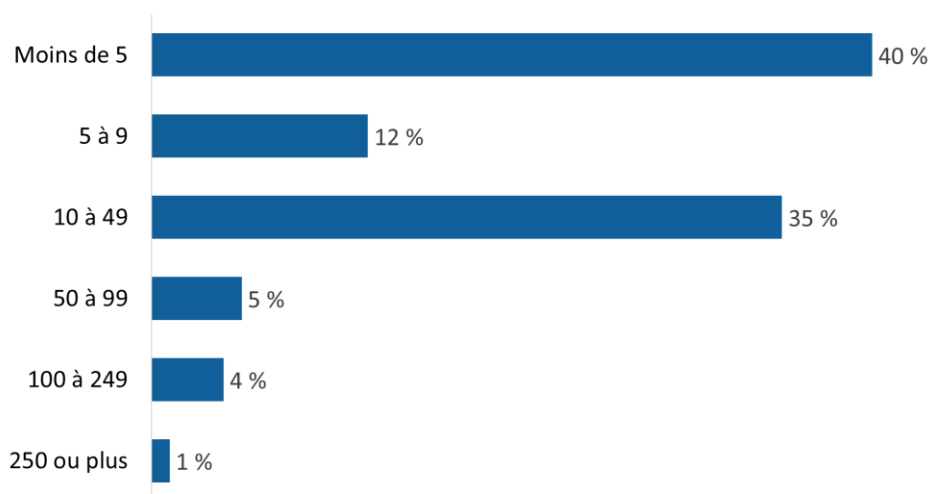


Q5. Combien d'employés travaillent pour votre entreprise? Base de référence : n=301; tous les répondants.

Neuf entreprises sur 10 emploient moins de 100 camionneurs.

Environ neuf entreprises sur 10 (92 %) emploient moins de 100 camionneurs. Plus précisément, 35 % ont de 10 à 49 camionneurs, 12 % en comptent de cinq à neuf et 40 % n'ont pas plus de quatre camionneurs. Seulement 5 % des entreprises emploient 100 camionneurs ou plus. Le nombre médian de camionneurs employés par les entreprises ayant répondu au sondage est de huit camionneurs.

Diagramme 3: Nombre de camionneurs employés par les entreprises sondées



Q6. Parmi ces employés, combien occupent un poste de chauffeur pour votre entreprise? Base de référence : n=301; tous les répondants. [Aucune réponse : 2 %]

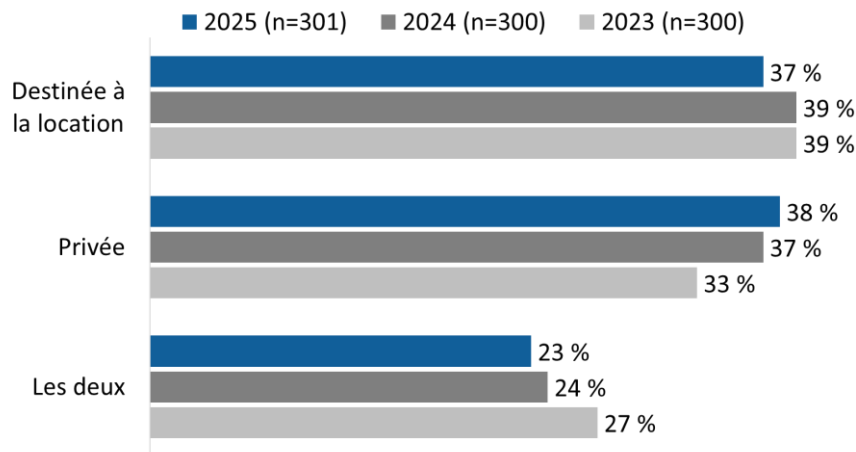
2. Le profil des flottes

Cette section du rapport présente un profil des flottes des entreprises qui ont participé à l'enquête.

Le type de flotte continue d'être varié.

Le type de flotte mentionné par les entreprises continue d'être varié : 37 % d'entre elles exploitent exclusivement des flottes de véhicules destinés à la location et 38 % des flottes privées. Parmi les autres, près du quart (23 %) des autres entreprises exploitent des flottes comprenant des véhicules destinés à la location et des véhicules privés. Les changements par rapport aux années précédentes ne sont pas significatifs.

Diagramme 4 : Type de flotte



Q25. Votre flotte est-elle... Base de référence : tous les répondants. [Ne sait pas : 2 %].

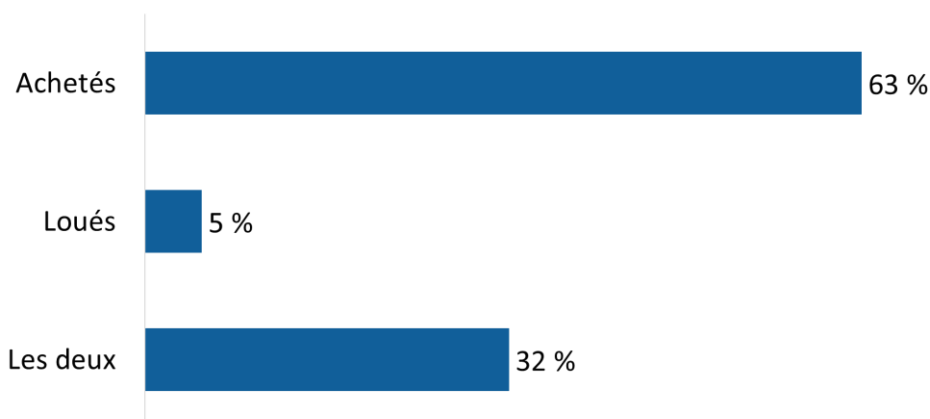
Tout comme en 2024, les entreprises établies au Québec (80 %) sont les plus susceptibles d'exploiter une flotte privée.

Conformément à 2024, les entreprises situées au Québec (80 %) sont les plus susceptibles d'exploiter une flotte privée. Cette constatation se fonde sur les réponses à la question 25 (type de flotte), analysées à la lumière des réponses à la question 4 (siège social des entreprises).

La majorité des camions des flottes appartiennent aux entreprises.

Près des deux tiers (63 %) des entreprises sondées sont propriétaires des camions de leur flotte, tandis que 5 % louent tous leurs véhicules. Les autres (32 %) sont à la fois propriétaires et locataires des camions dans leur flotte.

Diagramme 5 : Propriété des camions



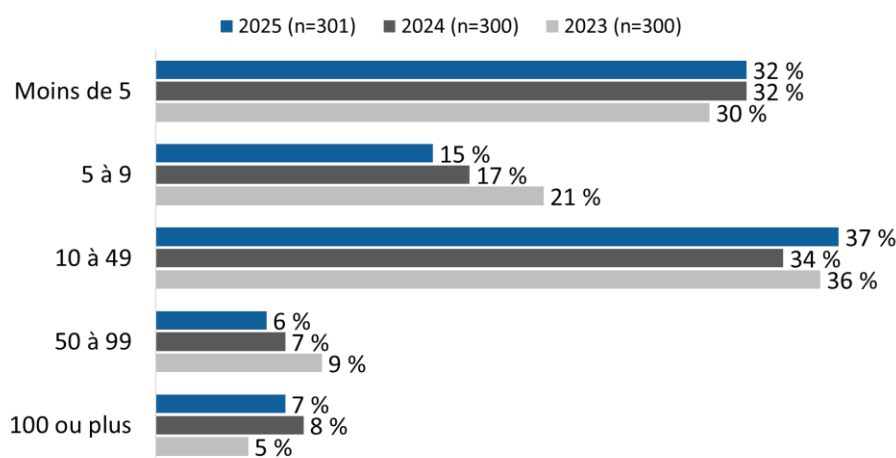
Q26. Les camions de votre entreprise ont-ils été...? Base de référence : n=301; tous les répondants.

Les entreprises de moins de cinq employés (76 %) sont plus susceptibles que les grandes entreprises d'être propriétaires de leurs camions (60 % des entreprises comptant entre 5 et 99 employés et 46 % des entreprises employant 100 personnes ou plus). Cette constatation se fonde sur les réponses à la question 26, analysées à la lumière des réponses à la question 5 (taille de l'entreprise selon le nombre d'employés).

Près de la moitié des entreprises ont des flottes de moins de 10 camions.

Près de la moitié des entreprises exploitent des flottes de moins de 10 camions; plus précisément 33 % comptent un à quatre camions et 18 %, de cinq à neuf camions. Plus du tiers des entreprises (38 %) ont de 10 à 49 camions dans leur flotte, tandis que les autres (14 %) en ont 50 ou plus. Le nombre médian de camions dans les flottes des entreprises sondées était de 10. La taille de la flotte a très peu changé depuis 2023.

Diagramme 6 : Nombre de camions



Q27. Combien de camions compte la flotte de votre entreprise? Base de référence : tous les répondants. [Ne sait pas : 2 %].

Le nombre de camions dans la flotte d'une entreprise correspond généralement à la taille de l'entreprise. Par exemple, les entreprises ayant moins de cinq camions sont plus susceptibles de compter au plus cinq employés. Cette constatation se fonde sur les réponses à la question 27, analysées à la lumière des réponses à la question 5 (taille de l'entreprise).

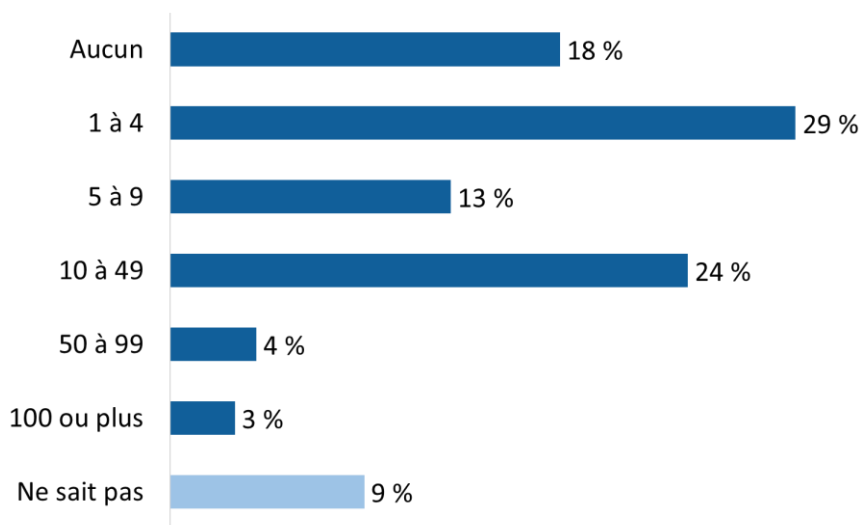
Près de deux entreprises sur 10 ne comptent aucun camion de moins de cinq ans dans leur flotte.

Dix-huit pour cent des entreprises sondées n'ont pas de camions de moins de cinq ans dans leur flotte. Quatre entreprises sur 10 ont entre un et quatre camions (29 %) ou entre cinq et neuf camions (13 %) de moins de cinq ans. Les autres entreprises sondées comptent au moins 10 camions dans leur flotte qui ont moins de cinq ans.

Parmi les entreprises sondées :

- 12 % ont indiqué qu'**au plus 25 %** de leurs camions ont moins de cinq ans;
- 19 % ont indiqué qu'**entre 26 et 50 %** de leurs camions ont moins de cinq ans;
- 17 % ont indiqué qu'**entre 51 et 75 %** de leurs camions ont moins de cinq ans;
- 25 % ont indiqué que **plus de 75 %** de leurs camions ont moins de cinq ans.

Diagramme 7 : Nombre de camions de moins de cinq ans dans la flotte



Q31. Combien de camions dans votre flotte ont moins de cinq ans? Base de référence : n=301; tous les répondants.

Les entreprises comptant moins de cinq employés sont plus susceptibles que les entreprises ayant plus de cinq employés de ne pas avoir de camions de moins de cinq ans dans leur flotte. Cette constatation se fonde sur les réponses à la question 31, analysées à la lumière des réponses à la question 5 (taille de l'entreprise).

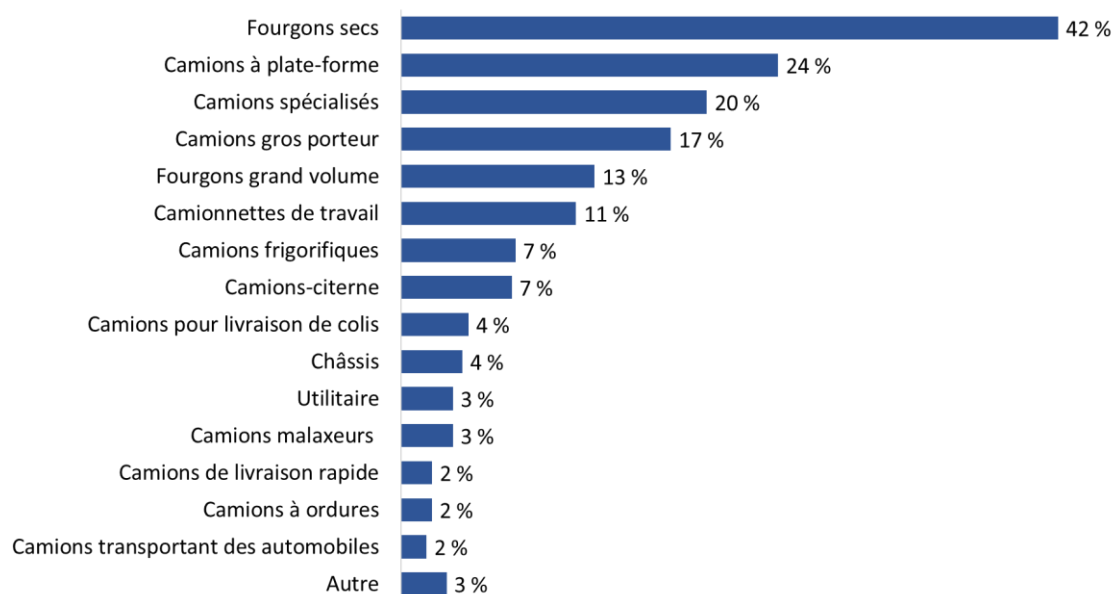
Les entreprises comptent des flottes diversifiées, mais les fourgons secs forment la plus grande proportion des types de véhicules utilisés.

Quatre entreprises de transport de marchandises sur 10 (42 %) comptent des fourgons secs dans leur flotte, tandis que 24 % ont des camions à plate-forme et 20 % ont des camions spécialisés. Tous

**Sondage de 2025 sur les programmes de transport
écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie**

les autres types de camions ont été mentionnés en plus petit nombre et se trouvent ci-dessous dans le diagramme 8.

Diagramme 8 : Type de camions dans la flotte



Q32. Quels types de camions composent la flotte de votre entreprise? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=301; tous les répondants.

Les entreprises de 100 employés ou plus sont plus susceptibles que les entreprises de 99 employés ou moins d'avoir des fourgons secs et des camions gros porteurs. Cette constatation se fonde sur les réponses à la question 32, analysées à la lumière des réponses à la question 5 (taille de l'entreprise).

Les quatre principaux types de camions dans les flottes des entreprises sondées sont les mêmes qu'en 2024 : fourgon sec, camion à plate-forme, camion spécialisé et camion gros porteur.

Diagramme 9 : Type de camions dans la flotte (au fil du temps)

Type de camions	2025 (n=301)	2024 (n=300)	2023 (n=300)
Fourgon sec	42 %	49 %	41 %
Camion à plate-forme	24 %	18 %	22 %
Camion spécialisé	20 %	17 %	13 %
Camion gros porteur	17 %	14 %	25 %
Fourgon grand volume	13 %	12 %	13 %
Camionnette de travail	11 %	6 %	7 %
Camion frigorifique	7 %	13 %	9 %
Camion-citerne	7 %	7 %	4 %
Camion pour livraison de colis	4 %	1 %	2 %

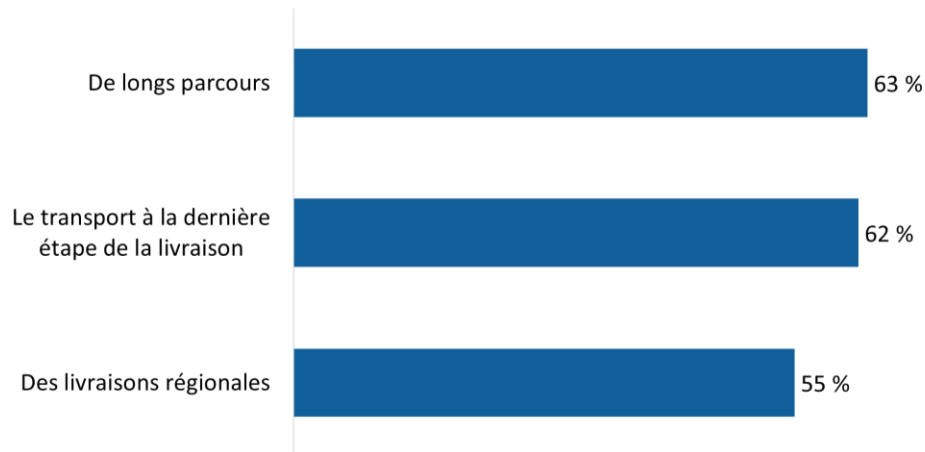
**Sondage de 2025 sur les programmes de transport
écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie**

Camion malaxeur	3 %	1 %	3 %
Camion de livraison rapide	2 %	2 %	3 %

Les entreprises utilisent davantage leurs camions pour des distances courtes ou longues que pour des trajets régionaux.

Environ six entreprises sur 10 sondées utilisent leurs camions pour des trajets longs (63 %) ou courts (62 %), tandis qu'un peu plus de la moitié d'entre elles (55 %) ont déclaré s'en servir pour des livraisons régionales.

Diagramme 10 : Utilisation des camions



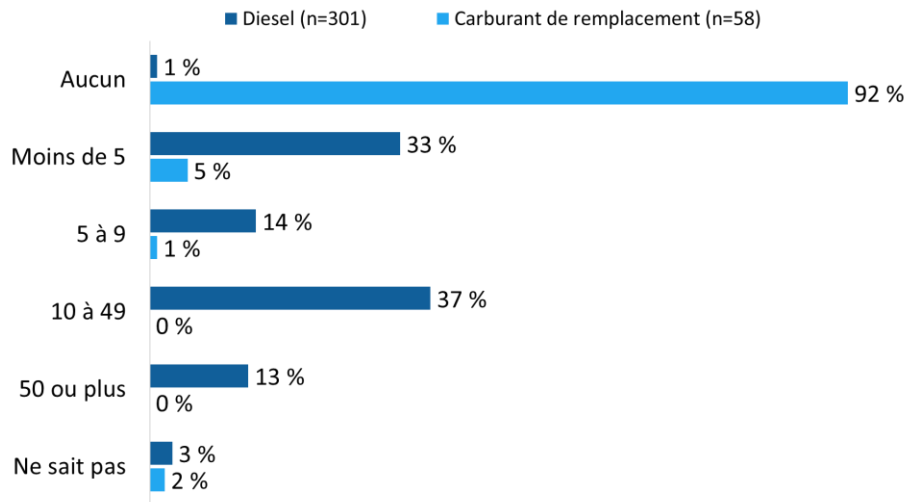
Q33. Vos camions sont-ils utilisés pour... ? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=301; tous les répondants.

Les entreprises de moins de cinq employés sont moins susceptibles que les grandes entreprises d'utiliser leurs camions pour de longs trajets (51 % comparativement à 66 % des entreprises ayant entre 5 et 99 employées et 80 % des entreprises employant 100 personnes ou plus) et des trajets régionaux (38 % comparativement à 58 % et à 83 %, respectivement). Cette constatation se fonde sur les réponses à la question 33, analysées à la lumière des réponses à la question 5 (taille de l'entreprise).

La grande majorité des entreprises misent sur le diesel comme carburant pour leur flotte.

Quatre-vingt-dix-sept pour cent des représentants du transport de marchandises sondés ont déclaré qu'au moins un camion de la flotte de leur entreprise consomme du diesel. En revanche, 6 % des entreprises ont recours à un autre type de carburant que le diesel pour au moins un camion de leur flotte.

Diagramme 11 : Consommation de carburant



Q28. Combien de camions de la flotte de votre entreprise consomment du diesel? Base de référence : tous les répondants.

Q29. Combien de camions de la flotte de votre entreprise consomment un autre type de carburant que le diesel? Base de référence : entreprises qui ont recours à d'autres types de carburant pour certains de leurs camions.

Parmi les entreprises sondées, 95 % ont indiqué qu'entre 76 % et 100 % des camions de leur flotte consomment du diesel. En revanche, seulement 1 % des entreprises qui ont recours à un carburant autre que le diesel misent sur le carburant de remplacement pour plus de 75 % des camions de leur flotte.

De nombreuses entreprises qui utilisent d'autres types de carburant (n=58) ont recours à l'essence (43 %), tandis que 15 % des représentants ne savaient pas quel type de carburant était consommé au lieu du diesel². De faibles proportions ont parlé d'électricité, de gaz naturel comprimé, de gaz naturel renouvelable, de propane ou d'éthanol.

² Q30. Quels types de carburant autres que le diesel la flotte de votre entreprise consomme-t-elle actuellement?
[Plusieurs réponses acceptées]

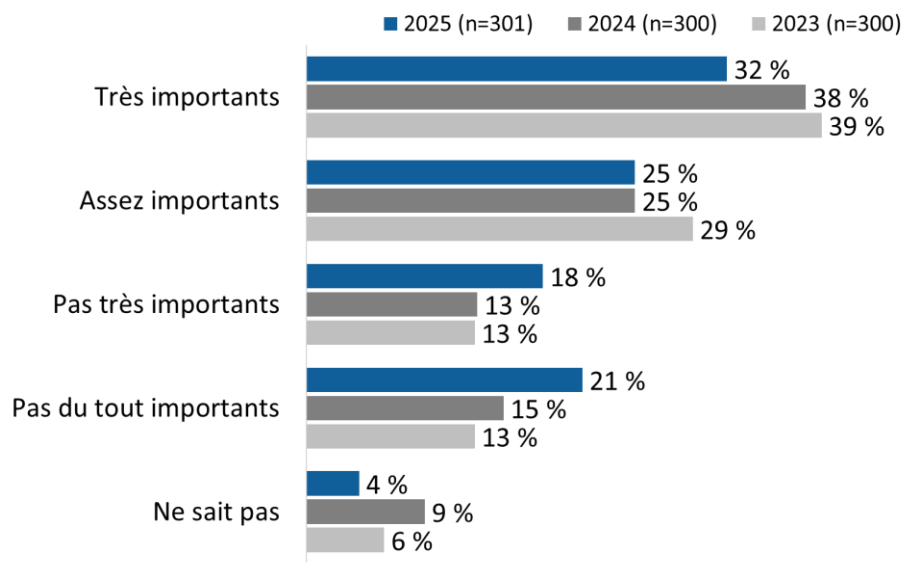
3. Les programmes de financement gouvernementaux

Cette section du rapport présente les points de vue des répondants sur le financement gouvernemental et la connaissance et l'utilisation des programmes gouvernementaux de transport écoénergétique de marchandises.

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

Près de six représentants du transport de marchandises sur 10 ont déclaré que les programmes de financement gouvernemental qui soutiennent la modernisation de la flotte sont importants; 25 % disent qu'ils sont assez importants et 32 % estiment qu'ils sont très importants. En revanche, quatre représentants sur 10 considèrent que les programmes de financement gouvernemental ne sont pas très importants (18 %), voire pas du tout (21 %). On observe une diminution au fil du temps de l'importance perçue des programmes destinés à la modernisation des flottes; 68 % des répondants avaient indiqué en 2023 que ces programmes étaient assez importants ou très importants, alors que la proportion a chuté à 63 % en 2024, puis à 57 % en 2025.

Diagramme 12 : Financement gouvernemental pour la modernisation



Q7. À votre avis, dans quelle mesure les programmes de financement du gouvernement fédéral qui soutiennent la modernisation des flottes sont-ils importants, le cas échéant? Base de référence : tous les répondants.

Les entreprises comptant moins de cinq employés étaient moins susceptibles que les grandes entreprises d'accorder de l'importance aux programmes de financement gouvernemental qui soutiennent la modernisation de la flotte (45 % des entreprises comptant moins de cinq employés comparativement à 61 % des entreprises ayant entre 5 et 99 employés et à 69 % des entreprises de 100 employés ou plus). Cette constatation se fonde sur les réponses à la question 7, analysées à la lumière des réponses à la question 5 (taille de l'entreprise).

Les deux tiers des répondants connaissent au moins un programme fédéral de transport écoénergétique.

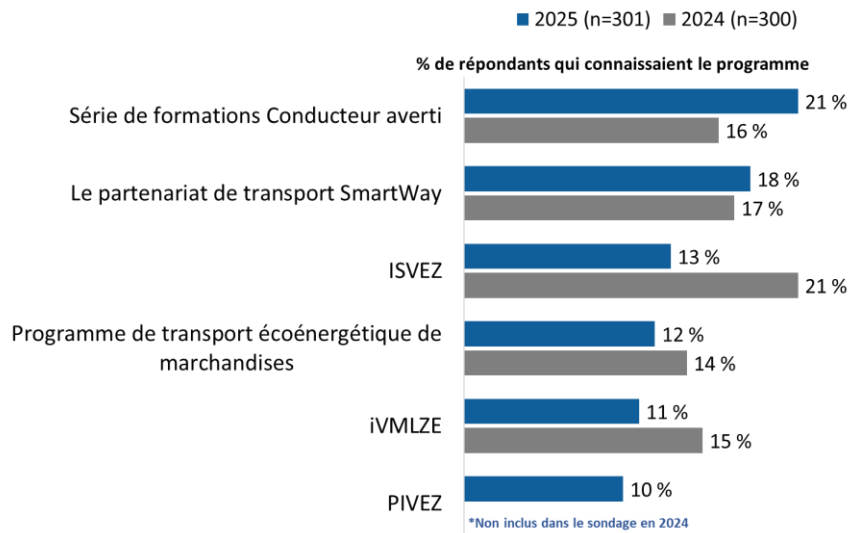
On a demandé à tous les représentants du transport de marchandises dans quelle mesure ils étaient familiers avec les programmes fédéraux de transport écoénergétique suivants, en utilisant une échelle de 1 à 5 où 1 signifiait « pas du tout familier » et 5, « très familier ».

- Série de formations Conducteur averti
- Le partenariat de transport SmartWay
- Programme de transport écoénergétique de marchandises
- Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission (iMHZEV)
- Initiative de sensibilisation aux véhicules à zéro émission (ZEVAI)
- Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (ZEVIP)

Le niveau de familiarité par rapport à chacun des programmes est relativement faible, allant de 10 % des répondants qui connaissent le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro à 21 % des personnes qui connaissent la série de formations Conducteur averti. Cependant, dans l'ensemble, un peu plus des deux tiers (68 %) des répondants étaient familiers avec au moins un des six programmes fédéraux de transport écoénergétique.

De manière générale, le niveau de familiarité par rapport à ces programmes augmente, passant de 36 % en 2022 à 57 % en 2024 et à 68 % cette année³. Cependant, au niveau du programme, les différences d'une année à l'autre ne sont pas significatives, à l'exception du ZEVAI où le pourcentage de représentants ayant indiqué qu'ils connaissaient le programme a chuté (21 % en 2024 comparativement à 13 % en 2025).

Diagramme 13 : Familiarité avec les programmes fédéraux de transport écoénergétique



Q8. Jusqu'à quel point êtes-vous familier avec les programmes de transport écoénergétique fédéraux suivants? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=301; tous les répondants.

³ Le nombre de programmes mentionnés a augmenté chaque année, passant de quatre en 2022 à cinq en 2024 et à six en 2025. Il faudrait donc faire preuve de prudence lorsqu'on compare les données d'une année à l'autre.

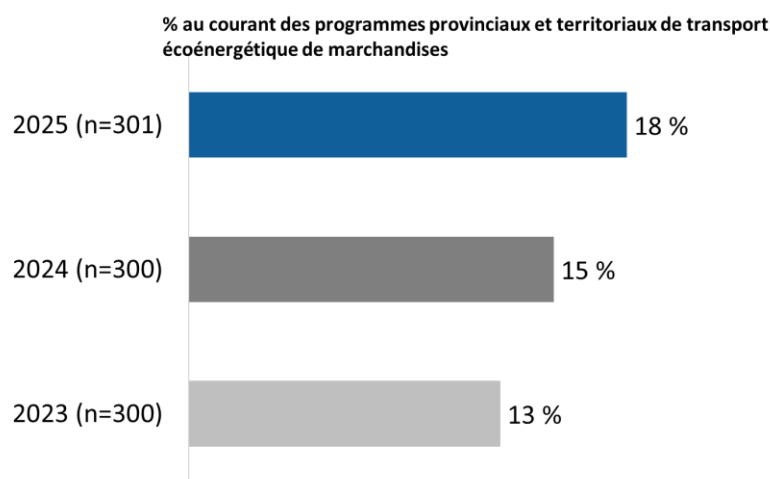
Comme en 2024, le niveau de familiarité par rapport à au moins l'un de ces programmes est plus élevé au Québec (77 %) que dans l'Ouest (59 %). C'est la même situation chez les répondants des plus grandes entreprises (76 % des entreprises comptant entre 50 et 99 employés et 86 % des entreprises employant 100 personnes ou plus comparativement à 56 % des entreprises de moins de cinq employés). Ces constatations se fondent sur les réponses à la question 8, analysées à la lumière des réponses à la question 4 (siège social de l'entreprise) et à la question 5 (taille de l'entreprise).

Les programmes provinciaux et territoriaux de transport écoénergétique de marchandises sont peu connus.

À l'instar des programmes fédéraux, les programmes provinciaux et territoriaux de transport écoénergétique de marchandises demeurent peu connus. Dix-huit pour cent des entreprises de transport de marchandises sondées connaissaient ces programmes, tandis que la majorité d'entre elles (82 %) ont déclaré n'en avoir jamais entendu parler. Le niveau de connaissance des programmes provinciaux et territoriaux deremises est resté stable d'une année à l'autre. Cependant, les provinces et les territoires n'offrent pas tous de programmes de transport écoénergétique de marchandises, ce qui pourrait expliquer en partie le faible niveau de connaissance.

Avant de répondre à cette questions, les répondants ont été informés que les que les programmes de transport écoénergétique sont généralement axés sur des aspects comme l'amélioration de l'efficacité énergétique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'utilisation de carburants plus propres, le soutien aux véhicules à émission zéro et l'augmentation de la sensibilisation ou l'offre d'incitatifs pour favoriser l'adoption de ces pratiques.

Diagramme 14 : Connaissance des programmes provinciaux/territoriaux pour le transport écoénergétique de marchandises



Q9. Êtes-vous au courant de l'existence de programmes [provinciaux/territoriaux] de transport écoénergétique de marchandises? Base de référence : tous les répondants.

Les répondants des entreprises ayant leur siège social au Canada atlantique (92 %) et en Ontario (87 %) étaient plus susceptibles que leurs homologues du Québec (73 %) et de l'Ouest canadien (82 %) de ne *pas connaître* ces programmes de remises. Les seules provinces ayant des programmes de transport écoénergétique toujours en vigueur au moment d'effectuer le sondage étaient la Colombie-Britannique et le Nouveau-Brunswick.

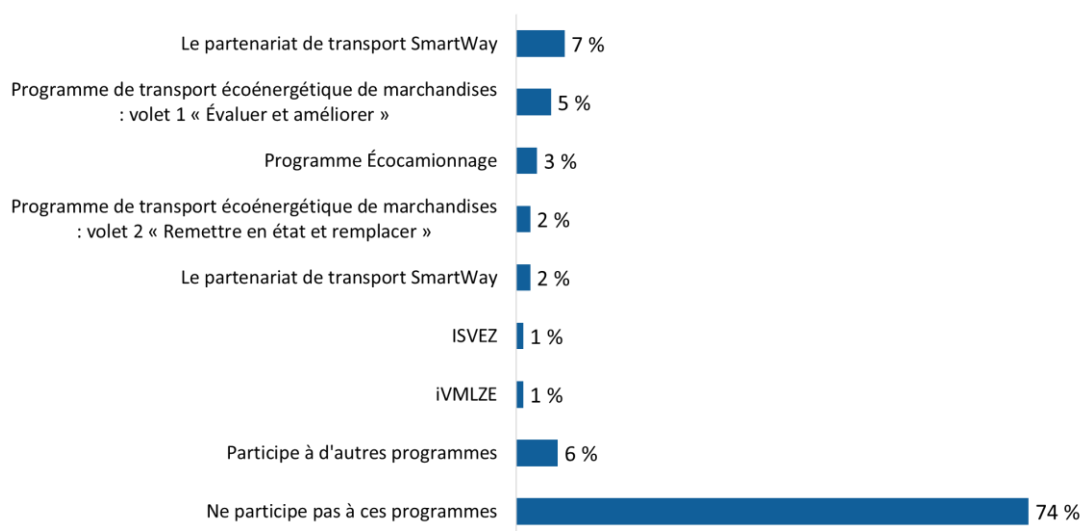
De plus, les entreprises comptant moins de 10 employés sont plus susceptibles que les grandes entreprises de ne *pas connaître* ces programmes (90 % des entreprises comptant entre cinq et neuf employés et 88 % des entreprises ayant au plus quatre employés contre 66 % des entreprises de 100 employés ou plus).

Ces constatations se fondent sur les réponses à la question 9, analysées à la lumière des réponses à la question 4 (siège social de l'entreprise) et à la question 5 (taille de l'entreprise).

Environ 2 entreprises sur 10 participent à un programme de transport écoénergétique.

On a demandé aux représentants sondés, en leur posant une question ouverte, d'identifier les programmes de transport écoénergétique auxquels leur entreprise participe. Ainsi, 7 % ont déclaré que leur entreprise participe au partenariat de transport SmartWay, 5 % au Programme de transport écoénergétique de marchandises : volet 1 « Évaluer et améliorer » et 3 % au programme Écocamionnage du Québec⁴. Tous les autres programmes ont été mentionnés par de plus petites proportions de répondants et se trouvent ci-dessous dans le diagramme 15.

Diagramme 15 : Participation à des programmes de transport écoénergétique



Q10. À quels programmes de transport écoénergétique, le cas échéant, votre compagnie participe-t-elle? Base de référence : n=301; tous les répondants. [Ne sait pas : 5 %]

⁴ Le programme Écocamionnage a cessé d'accepter les demandes en septembre 2024 et a pris fin officiellement le 31 mars 2025, selon un [communiqué](#). Cependant, certains répondants l'ont tout de même mentionné lorsqu'ils ont parlé des programmes de transport écoénergétique de marchandises auxquels leur entreprise participe. Étant donné que le sondage a été réalisé avant la date marquant la fin officielle du programme, les répondants pouvaient s'estimer être des participants et il est possible que certaines entreprises n'aient pas achevé leurs projets financés au moment de la collecte des données du sondage.

D'autres programmes ont été mentionnés par un seul répondant, notamment le programme SmartWay Tire (États-Unis), CleanBC, le programme d'efficacité énergétique pour le camionnage du Manitoba et les programmes de la BC Trucking Association. Quelques répondants ont en outre profité de l'occasion pour faire mention des appareils ou des systèmes de télématique installés dans les camions de leur entreprise.

Les entreprises comptant moins de 10 employés sont plus susceptibles de ne prendre part à aucun programme de transport écoénergétique; le taux de non-participation s'élève à 97 % des entreprises qui comptent entre cinq et neuf employés et à 92 % des entreprises ayant au plus quatre employés comparativement à 66 % des entreprises comptant de 10 à 49 employés. Cette constatation se fonde sur les réponses à la question 10, analysées à la lumière des réponses à la question 5 (taille de l'entreprise).

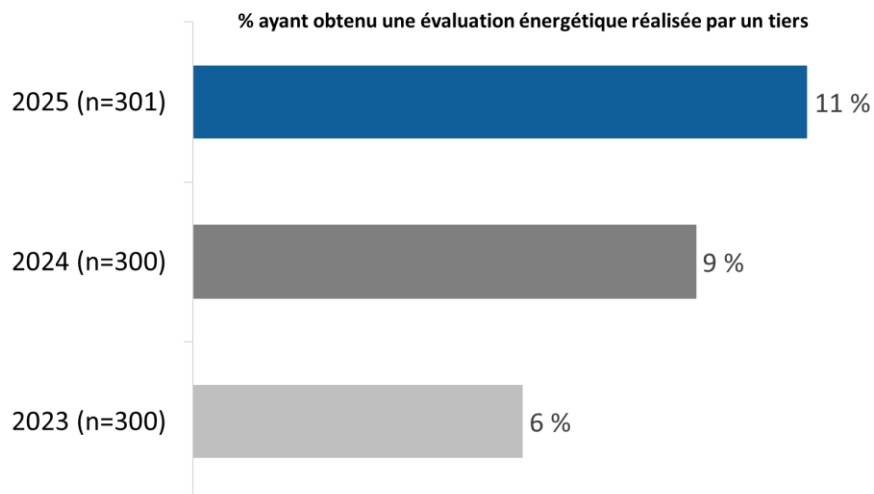
4. Les évaluations énergétiques des flottes

La présente section du rapport porte sur les évaluations énergétiques des flottes.

Une entreprise sur 10 a procédé à une évaluation énergétique.

Une entreprise sur 10 (11 %) a demandé à un tiers d'effectuer une évaluation énergétique de sa flotte (contre 6 % en 2023). Nous avons indiqué aux répondants, avant qu'ils ne répondent à la question, qu'une évaluation est une analyse du rendement de leur flotte, qui peut être utilisée pour aider leur entreprise à prendre des décisions en matière d'investissement dans des technologies visant à réduire la consommation de carburant et à améliorer leurs camions grâce à des appareils à faible consommation d'énergie.

Diagramme 16 : Évaluation énergétique réalisée par un tiers



Q15. Votre entreprise a-t-elle déjà fait appel à un tiers pour réaliser une évaluation énergétique de sa flotte? Base de référence : tous les répondants. [Ne sait pas, en 2025 : 6 %]

Les entreprises de moins de 10 employés sont moins susceptibles que les grandes entreprises d'avoir effectué d'évaluation énergétique. Quatre-vingt-dix-sept des entreprises comptant entre cinq et neuf employés et 93 % des entreprises ayant au plus quatre employés n'avaient pas procédé à une telle évaluation contre 50 % des entreprises de plus de 100 employés. Cette constatation se fonde sur les réponses à la question 15, analysées à la lumière des réponses à la question 5 (taille de l'entreprise).

La plupart des représentants des entreprises qui ont fait appel à un tiers pour réaliser une évaluation énergétique de leur flotte (n=34) ont déclaré que l'évaluation était importante pour déterminer si l'entreprise devait moderniser sa flotte.

Les raisons invoquées par les représentants pour ne pas songer à une évaluation énergétique de leur flotte étaient le fait qu'ils ne savaient pas que c'était possible, qu'ils n'en avaient pas besoin ou qu'une telle évaluation n'ajoutait aucune valeur.

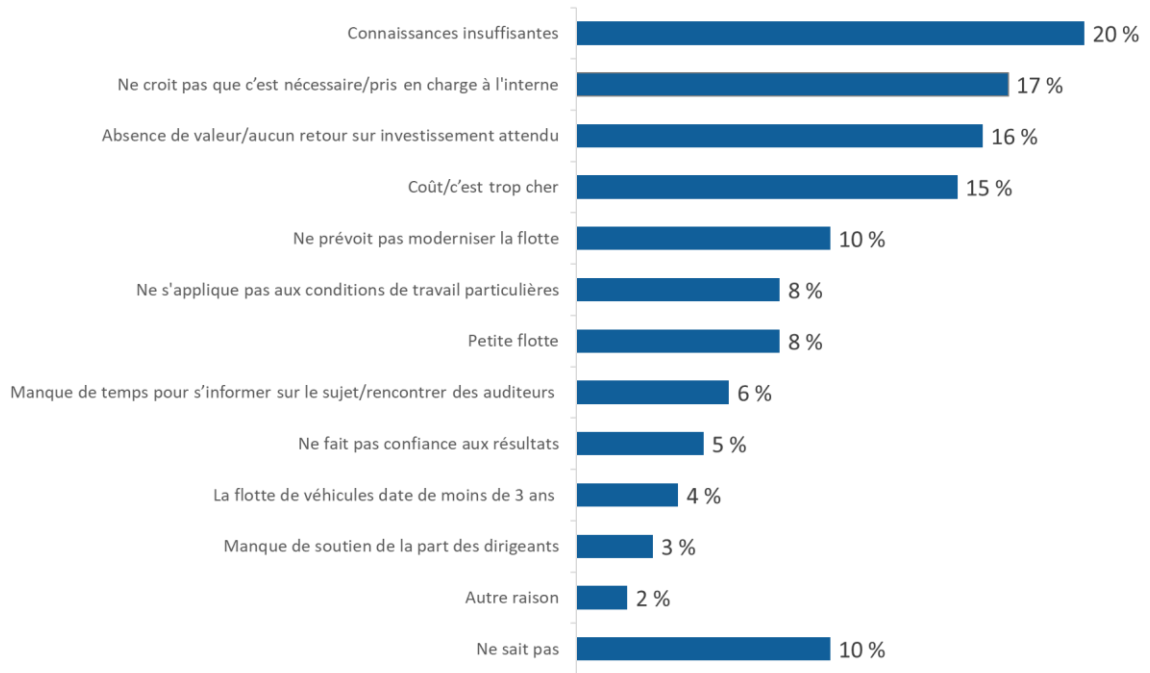
Les représentants d'entreprises qui n'ont pas envisagé de réaliser une évaluation énergétique de leur flotte (n=267) ont donné diverses raisons en guise d'explication. Deux sur 10 (20 %) ont dit qu'ils ne possédaient pas suffisamment de renseignements à ce sujet, disant qu'ils savaient peu de choses au sujet des évaluations énergétiques et de leurs avantages pour les flottes. Ensuite, les raisons les plus souvent mentionnées étaient le fait que ce n'était pas nécessaire et le fait qu'elles n'ajoutaient pas de valeur. Le coût a également été abordé. En 2023 et en 2024, le fait que ce n'est pas nécessaire, l'absence de valeur et le coût étaient les principales raisons pour lesquelles les entreprises n'envisageraient jamais de faire appel à un tiers pour effectuer une évaluation énergétique de leur flotte⁵.

La gamme complète des réponses se trouve dans le diagramme 17.

⁵ En 2023 et en 2024, on a posé cette question aux répondants ayant dit que leur entreprise n'avait pas fait appel à un tiers pour réaliser une évaluation énergétique de sa flotte **et** qu'ils ne songeraient *jamais* à en effectuer une. Cette année, la question a été posée aux personnes ayant dit que leur entreprise n'avait pas procédé à une évaluation de sa flotte.

**Sondage de 2025 sur les programmes de transport
écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie**

Diagramme 17 : Raisons de ne pas songer à la réalisation d'une évaluation énergétique de la flotte



Q17. Pourriez-vous nous indiquer la raison pour laquelle votre entreprise n'a pas songé à procéder à une évaluation énergétique de la flotte? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=267; entreprises qui n'ont pas songé à procéder à une évaluation énergétique de leur flotte.

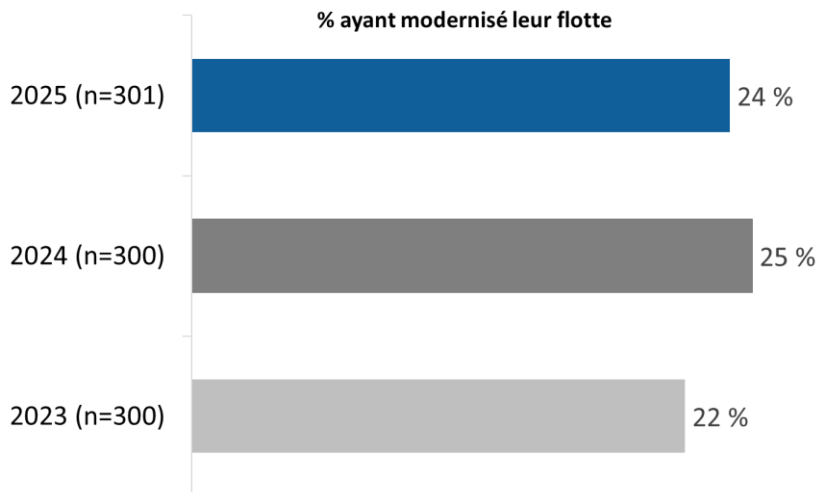
5. Les initiatives de modernisation

Cette section du rapport aborde les initiatives de modernisations effectuées par les entreprises au cours de la dernière année. On a rappelé aux répondants, avant qu'ils ne répondent aux questions de cette section, que la modernisation veut dire les améliorations apportées à leurs camions grâce à des appareils à faible consommation d'énergie.

Les trois quarts des entreprises n'ont pas modernisé leur flotte.

Soixante-quatorze pour cent des entreprises n'ont pas modernisé les camions de leur flotte au cours de la dernière année. En revanche, le quart des entreprises (24 %) ont modernisé leurs camions, ce qui représente la même proportion que l'an dernier.

Diagramme 18 : Modernisation de la flotte



Q18. Au cours de la dernière année, votre entreprise a-t-elle modernisé sa flotte de camions? Base de référence : tous les répondants. [Ne sait pas, en 2025 : 2 %]

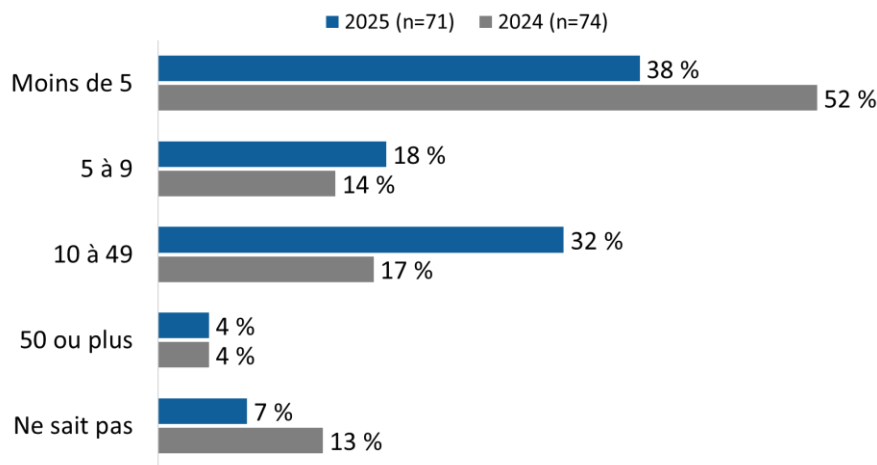
Les entreprises établies au Québec (49 %) et celles possédant des flottes privées (33 %) étaient plus susceptibles d'avoir modernisé leur flotte au cours de la dernière année. La probabilité d'avoir modernisé les camions était également plus élevée chez les entreprises qui connaissent les programmes fédéraux de transport écoénergétique (29 %), celles qui connaissent les programmes provinciaux ou territoriaux de transport écoénergétique de marchandises (37 %) et celles qui ont participé à un programme de transport écoénergétique. Ces constatations se fondent sur les réponses à la question 18, analysées à la lumière des réponses à la question 4 (siège social de l'entreprise), à la question 25 (type de flotte), à la question 8 (familiarité avec les programmes de transport écoénergétique de marchandises), à la question 9 (connaissance des programmes provinciaux et territoriaux) et à la question 10 (participation aux programmes de transport écoénergétique de marchandises).

Les autres questions de cette section du rapport ont été posées seulement aux entreprises ayant modernisé certains de leurs camions au cours de la dernière année (n=71 entreprises).

Un peu plus du tiers des entreprises ont modernisé jusqu'à quatre camions au cours de la dernière année.

Parmi les entreprises qui ont modernisé des camions au cours de la dernière année (n=71), un peu plus du tiers (38 %) ont modernisé jusqu'à quatre camions et 18 % ont modernisé un seul camion. La majorité (54 %) a modernisé au moins cinq camions au cours de la dernière année, ce qui représente une hausse par rapport à 2024 (35 %). Le nombre de camions ayant été modernisés dans la dernière année variait d'un à 100, le nombre médian étant de cinq. Il s'agit d'une augmentation par rapport à 2024, où le nombre médian était de trois.

Diagramme 19 : Nombre de camions modernisés au cours de la dernière année



Q19. Combien de camions dans votre entreprise ont été modernisés au cours de la dernière année? Base de référence : entreprises ayant modernisé des camions de leur flotte.

Les radiateurs de chauffage de cabine continuent d'être l'initiative de modernisation la plus populaire chez les entreprises ayant modernisé des camions en 2024.

Les deux tiers des entreprises (65 %) qui ont modernisé des camions de leur flotte au cours de la dernière année (n=71) ont installé des radiateurs de chauffage de cabine. De plus, un peu plus de quatre entreprises sur 10 ont opté pour la télématique (46 %), la technologie d'optimisation d'itinéraire (44 %), des climatiseurs de cabine (42 %) et des pneus à faible résistance au roulement (42 %). Plus du tiers des entreprises ont privilégié des carénages de remorque ou des jupes latérales (38 %), des garde-boue aérodynamiques (35 %) et des régulateurs de vitesse prédictifs (35 %). Le diagramme 20 présente les diverses initiatives de modernisation effectuées par ces entreprises au cours de la dernière année.

Sondage de 2025 sur les programmes de transport écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie

Diagramme 20 : Initiatives de modernisation



Q20. Parmi les choix suivants, quelles initiatives de modernisation votre entreprise a-t-elle mises en œuvre au cours de la dernière année? Base de référence : n=71; entreprises ayant modernisé leur flotte. [Ne sait pas : 1 %]

Le tableau ci-dessous présente les initiatives de modernisation mentionnées par les entreprises dans les trois derniers sondages, ainsi que la taille de l'échantillon pour cette question cette année. Les radiateurs de chauffage de cabine continuent d'être l'initiative de modernisation mise en place par la plus grande proportion d'entreprises.

Diagramme 21 : Initiatives de modernisation (au fil du temps)

Initiative de modernisation	2025 (n=71)	2024 (n=74)
Radiateur de chauffage de cabine	65 %	58 %
Télématique	46 %	26 %
Technologie d'optimisation d'itinéraire	44 %	33 %
Climatiseurs de cabine	42 %	44 %
Pneus à faible résistance au roulement	42 %	35 %
Carénages de remorque ou jupes latérales (« jupes latérales » en 2024)	38 %	23 %
Garde-boue aérodynamiques	35 %	31 %
Régulateur de vitesse prédictif	35 %	41 %
Enjoliveurs de roue	31 %	23 %
Déflecteurs d'air ou dispositifs aérodynamiques arrière pour remorque (« déflecteurs d'air » en 2024)	31 %	25 %
Groupes auxiliaires de puissance	25 %	41 %
Système de gonflage automatique des pneus (ajout en 2025)	25 %	--
Pneus larges	22 %	16 %

**Sondage de 2025 sur les programmes de transport
écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie**

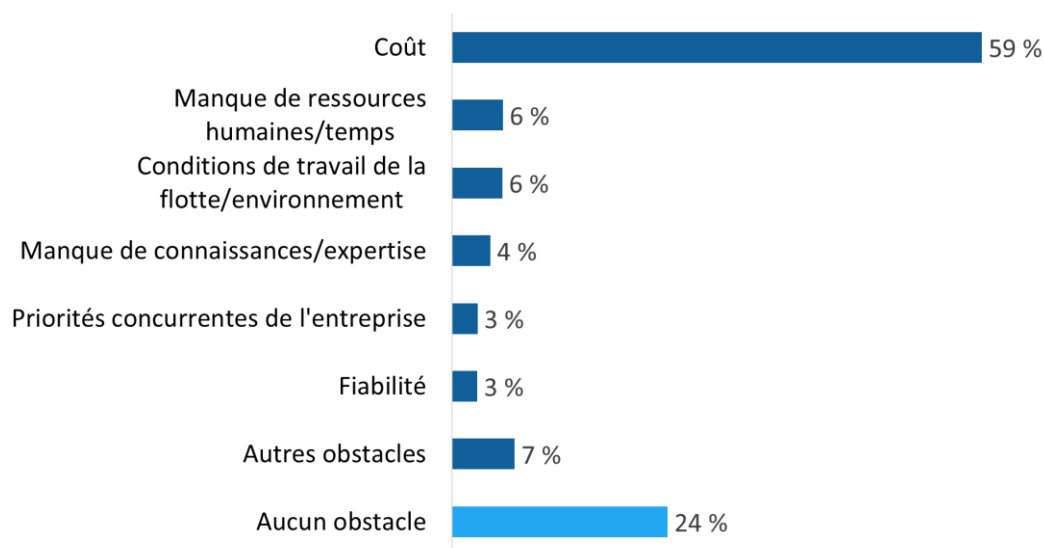
Unités de réfrigération électriques	20 %	19 %
Batterie CVCA	18 %	31 %
Unités de réfrigération diesel-électriques	15 %	23 %
Réducteurs d'écart	13 %	11 %
Panneaux solaires pour tracteur ou remorque	7 %	4 %

La plupart des entreprises se heurtent à des obstacles lors de la modernisation de leur flotte.

Près des trois quarts des entreprises (72 %) ayant modernisé des camions au cours de la dernière année ont déclaré que leur entreprise se heurtent à des obstacles pour moderniser sa flotte. Plus de la moitié (59 %) des répondants ont indiqué que le coût était un obstacle, contre 39 % en 2024 et 29 % en 2023.

Le diagramme 22 présente tous les obstacles mentionnés par les répondants. Les types d'obstacles regroupés dans la catégorie « autres » comprennent la perception selon laquelle il n'y a pas d'avantages, l'état de l'économie canadienne, l'inaccessibilité ou la fiabilité des programmes de transport écoénergétique de marchandises du gouvernement fédéral, la technologie (c.-à-d. qu'elle ne fonctionne pas correctement), les préoccupations concernant la rentabilité et le rendement du capital investi et le manque d'infrastructure de ravitaillement, entre autres.

Diagramme 22 : Obstacles à la modernisation



Q21. 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=71; entreprises ayant modernisé leur flotte. [Ne sait pas : 4 %]

Le tableau ci-dessous présente les obstacles mentionnés par les entreprises au cours des trois dernières années. Gardez en tête qu'on parle d'échantillons beaucoup plus petits (n=71 en 2025, n=74 en 2024 et n=65 en 2023).

Diagramme 23 : Obstacles à la modernisation (au fil du temps)

Type d'obstacle	2025 (n=71)	2024 (n=74)	2023 (n=65)
Coût	59 %	39 %	29 %
Manque de ressources humaines/temps	6 %	1 %	3 %
Conditions de travail de la flotte/environnement	6 %	3 %	2 %
Manque de connaissances/expertise	4 %	2 %	7 %
Priorités concurrentes de l'entreprise	3 %	3 %	1 %
Fiabilité	3 %	1 %	4 %
Ne sait pas	4 %	25 %	14 %
Aucun obstacle	24 %	23 %	37 %

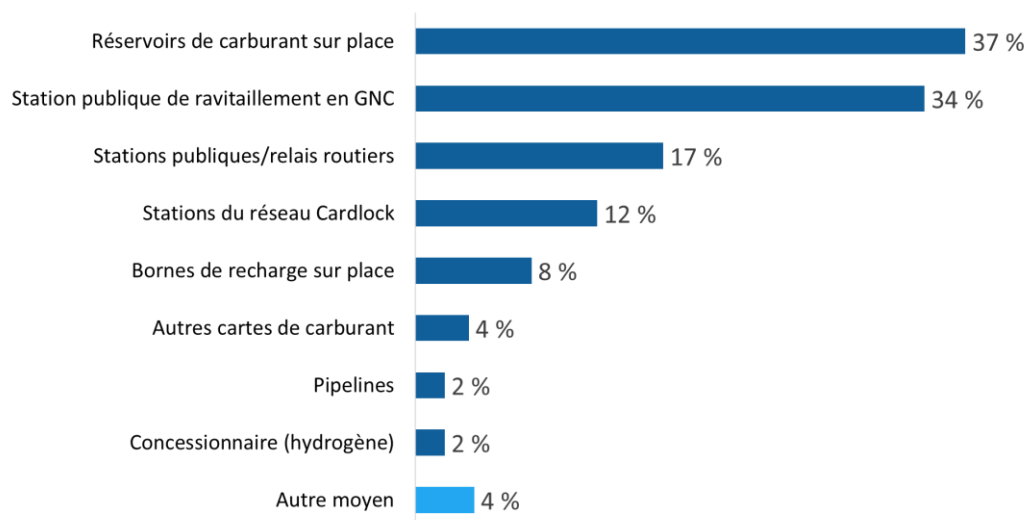
6. Infrastructure de recharge/ravitaillement

Cette section du rapport présente les points de vue des répondants et les mesures prises en ce qui concerne le ravitaillement en carburant ou la recharge des camions de leur flotte.

Les réservoirs de carburant sur place et les stations publiques de ravitaillement en gaz naturel comprimé (GNC) sont les méthodes les plus courantes de ravitaillement et de recharge.

Environ le tiers des entreprises font le plein de leurs véhicules à l'aide de réservoirs de carburant sur place (37 %) et de stations publiques de ravitaillement en GNC (34 %). Dix-sept pour cent utilisent des stations publiques ou des relais routiers, 12 % des stations du réseau Cardlock et 8 % des bornes de recharge sur place. La gamme complète des méthodes se trouve dans le diagramme 24. Outre les méthodes de ravitaillement en carburant et de recharge des véhicules énumérées dans le diagramme, 4 % des répondants ont indiqué que leur entreprise a recours à d'autres méthodes, y compris les réservoirs d'essence à l'extérieur de leur site, les stations d'essence mobile et les réseaux de ravitaillement.

Diagramme 24 : Méthodes de ravitaillement en carburant ou de recharge des véhicules

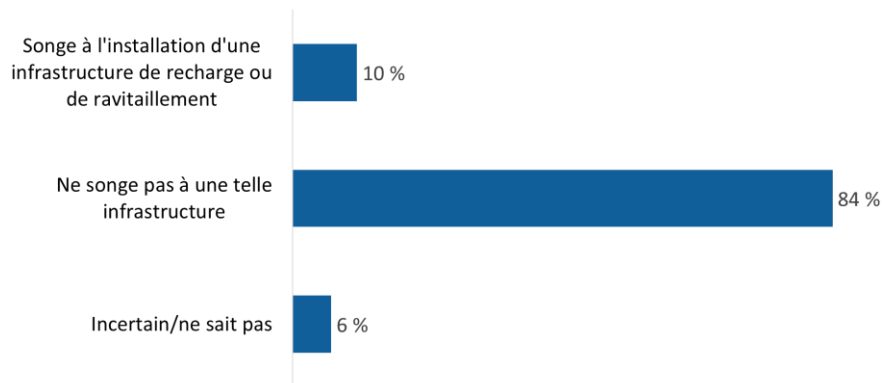


Q22. Comment votre entreprise recharge-t-elle ou ravitaille-t-elle sa flotte en carburant? [Plusieurs réponses acceptées]
Base de référence : n=301; tous les répondants.

Peu d'entreprises envisagent d'installer une infrastructure de recharge ou de ravitaillement.

Un représentant sur 10 (10 %) a déclaré que son entreprise envisageait l'installation d'une infrastructure de recharge ou de ravitaillement pour les camions zéro émission à sa gare routière au cours des trois à cinq prochaines années. La majorité (84 %) n'y songe pas.

Diagramme 25 : Intérêt pour l'installation d'une infrastructure de recharge ou de ravitaillement



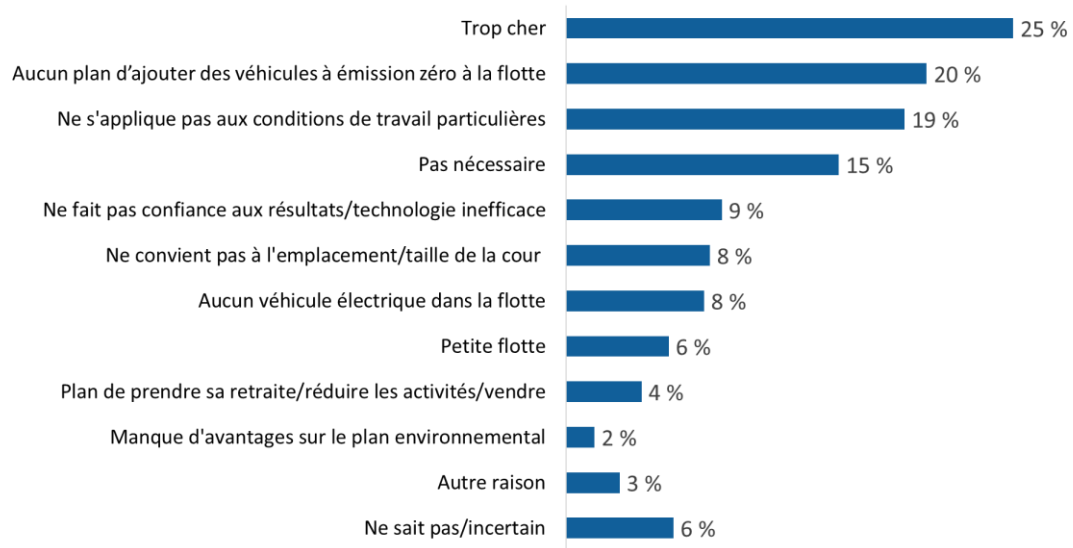
Q23. Votre entreprise songe-t-elle à installer une infrastructure de recharge ou de ravitaillement pour les camions à émission zéro dans sa gare routière privée au cours des 3 à 5 prochaines années? Base de référence : n=301; tous les répondants.

Les principales raisons invoquées pour ne pas songer à l'installation d'une infrastructure de recharge ou de ravitaillement sont le fait que cela ne semble pas nécessaire et le coût.

On a demandé aux représentants ayant dit que leur entreprise n'envisageait pas l'installation d'une infrastructure de recharge ou de ravitaillement (n=254) d'en fournir la raison. Ils ont principalement mentionné le coût; 25 % ont dit que c'était trop cher.

Par ailleurs, ils ont l'impression que ce n'est pas nécessaire. Les entreprises ont mentionné qu'il n'était pas prévu d'ajouter des véhicules zéro émission (20 %), que ce n'était pas pertinent pour leur travail (19 %) ou qu'elles n'avaient tout simplement pas besoin de l'infrastructure (15 %). Parmi les autres raisons, mentionnons que l'infrastructure de recharge ou de ravitaillement ne peut être installée en raison de leur emplacement ou de la taille de leur cour, que l'entreprise n'a pas de véhicules électriques, qu'elle compte une petite flotte et que les propriétaires ont l'intention de réduire la taille de l'entreprise ou de vendre celle-ci. La liste complète des raisons se trouve dans le diagramme 26.

Diagramme 26 : Raisons invoquées pour ne pas envisager l'installation d'une infrastructure de recharge ou de ravitaillement



Q24. Pourquoi votre entreprise ne songe-t-elle pas à installer une infrastructure de recharge ou de ravitaillement? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=254; entreprises ne songeant pas à l'installation d'une infrastructure.

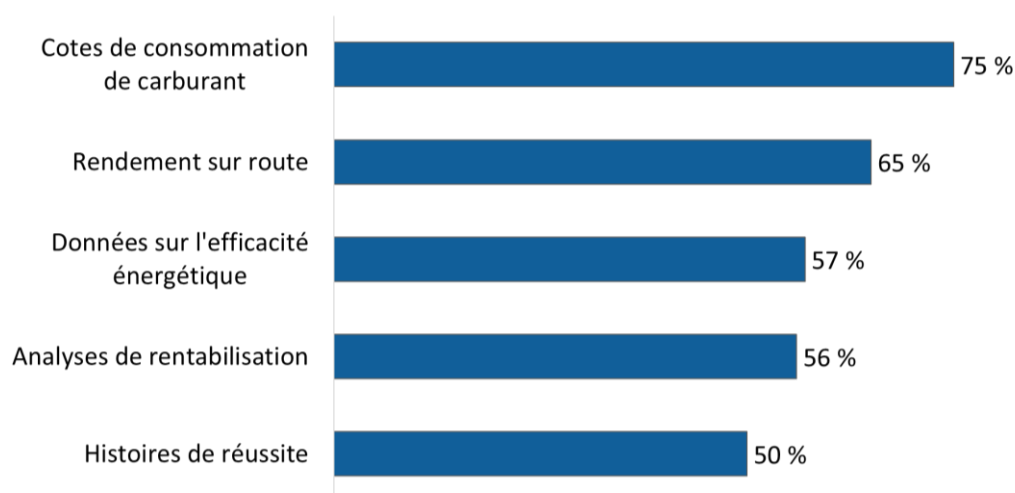
7. Communications et mesures d'efficacité énergétique

Divers types d'information sont jugés utiles à la prise de décisions.

On a demandé aux représentants de l'industrie sondés si différents types d'information seraient utiles pour la prise de décisions concernant les investissements de leur entreprise dans les technologies, les initiatives ou les programmes visant la réduction de la consommation de carburant.

Les trois quarts des entreprises (75 %) considèrent que les cotes de consommation de carburant des véhicules moyens et lourds sont utiles pour la prise de décisions, tandis que les deux tiers (65 %) estiment que le rendement sur route des technologies écoénergétiques est utile. Des proportions semblables ont attribué de la valeur aux données sur l'efficacité énergétique de la flotte de véhicules lourds du Canada (57 %) et aux analyses de rentabilisation en faveur de l'adoption de technologies et de pratiques écoénergétiques (56 %). Exactement la moitié des entreprises (50 %) pensaient que les histoires de réussite de flottes ayant effectué la transition vers la décarbonisation des opérations seraient utiles pour le processus décisionnel.

Diagramme 27 : Information jugée utile pour le processus décisionnel



Q11. Lorsqu'il s'agit de prendre des décisions concernant les investissements de votre compagnie dans des technologies, initiatives ou programmes liés au rendement du carburant, est-ce que l'un ou l'autre des types d'information suivants sont utiles? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=301; tous les répondants. [Ne sait pas : 1 à 3 %]

Le tableau ci-dessous compare les résultats de 2025 à ceux de 2022 et de 2024. Cette question n'a pas été posée aux répondants du sondage en 2023. La proportion d'entreprises qui considèrent que chaque type d'information est utile au processus décisionnel continue d'augmenter.

Diagramme 28 : Information jugée utile pour le processus décisionnel (au fil du temps)

Type d'information	2025 (n=301)	2024 (n=300)	2022 (n=300)
Cotes de consommation de carburant	75 %	65 %	47 %
Rendement sur route	65 %	58 %	49 %

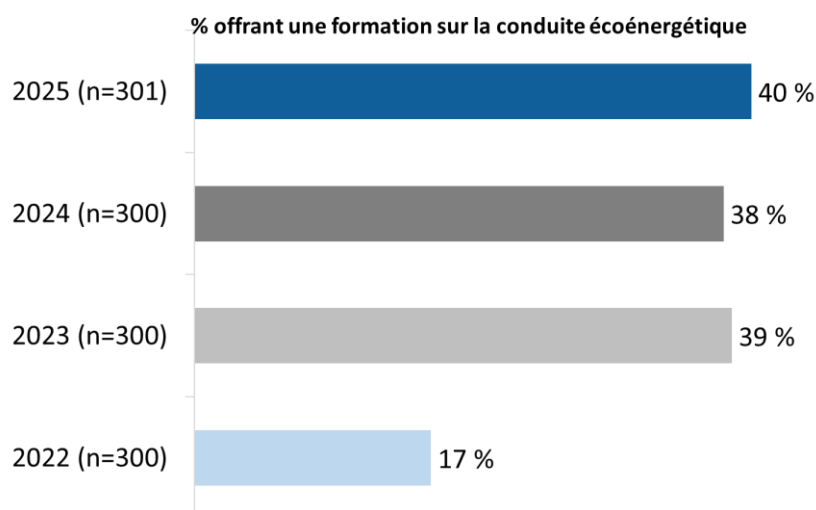
**Sondage de 2025 sur les programmes de transport
écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie**

Données sur l'efficacité énergétique	57 %	46 %	30 %
Bien-fondé	56 %	54 %	37 %
Histoires de réussite	50 %	46 %	27 %

Quatre entreprises sur 10 offrent une formation sur la conduite écoénergétique aux camionneurs.

Une minorité importante d'entreprises (40 %) offrent une formation visant à améliorer les connaissances des camionneurs sur les techniques d'efficacité énergétique. L'incidence de la formation sur la conduite écoénergétique n'a pas changé d'une année à l'autre, mais elle a considérablement augmenté si on la compare aux données de 2022. Cette année-là, seulement 17 % des entreprises offraient une telle formation, alors qu'en 2025, la proportion a plus que doublé pour atteindre 40 %.

Diagramme 29 : Formation sur la conduite écoénergétique



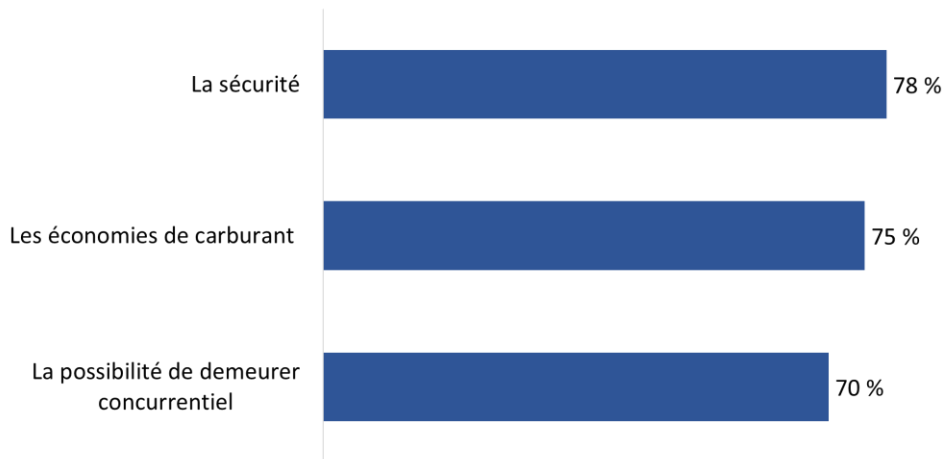
Q12. La série de formations Conducteur averti de Ressources naturelles Canada offre des formations gratuites et pratiques pour aider les flottes commerciales et institutionnelles à réduire leur consommation de carburant, leurs coûts opérationnels et les émissions de leurs véhicules tout en promouvant la sécurité. Votre entreprise offre-t-elle à ses camionneurs une formation pour approfondir leurs connaissances en matière de techniques d'efficacité énergétique? Base de référence : tous les répondants. [Ne sait pas : 1 %] *Le libellé de la question a été modifié légèrement en 2025.

Les entreprises ayant leur siège social au Québec (72 %), les entreprises comptant moins de cinq employés (73 %) et celles ayant une flotte de moins de cinq camions (77 %) étaient les plus susceptibles de ne *pas* offrir de formation sur la conduite écoénergétique. Cette constatation se fonde sur les réponses à la question 12, analysées à la lumière des réponses à la question 4 (siège social de l'entreprise), à la question 5 (taille de l'entreprise) et à la question 27 (taille de la flotte).

La sécurité, les économies de carburant et le maintien de la compétitivité sont les principales raisons pour lesquelles une entreprise pourrait offrir une formation sur la conduite écoénergétique.

Comme on peut le voir dans le diagramme 30, la plupart des entreprises qui n'offrent pas de formation sur la conduite écoénergétique (n=180) envisageraient d'offrir la formation pour des raisons liées à la sécurité (78 %), aux économies de carburant (75 %) et au maintien de la compétitivité (70 %).

Diagramme 30 : Raisons pour lesquelles une entreprise pourrait envisager d'offrir une formation sur la conduite écoénergétique



Q13. Il existe plusieurs raisons pour lesquelles une entreprise pourrait envisager d'offrir à ses camionneurs une formation pour les aider à approfondir leurs connaissances concernant les techniques d'efficacité énergétique. Je vais vous lire certaines de ces raisons et j'aimerais que vous m'indiquiez s'il s'agit d'une raison pour laquelle votre entreprise envisagerait d'offrir une telle formation. Base de référence : n=180; entreprises qui n'offrent pas de formation sur la conduite écoénergétique. [Ne sait pas : 1 %]

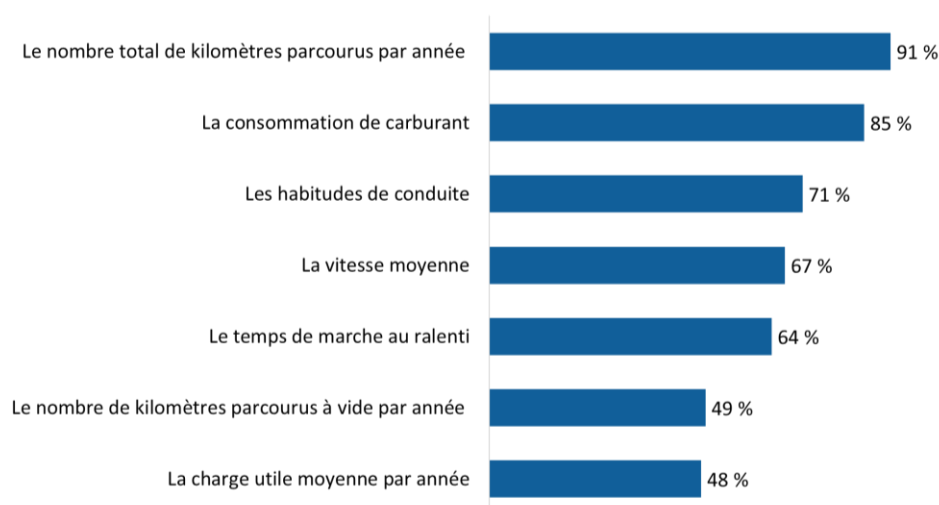
Parmi les autres raisons⁶ invoquées par les participants pour envisager d'offrir une formation aux camionneurs, notons les économies de coûts (mentionnées par 10 % des répondants), l'amélioration des connaissances et de la formation des camionneurs (6 %), l'amélioration des connaissances générales et de la sensibilisation (5 %), les avantages associés à l'équipement (4 %) et les avantages sur le plan environnemental (2 %).

Les entreprises ont tendance à surveiller certaines mesures, telles que le nombre total de kilomètres parcourus annuellement, la consommation de carburant et la vitesse moyenne.

Bon nombre des entreprises sondées surveillent des mesures d'efficacité énergétique. La grande majorité d'entre eux s'attardent au kilométrage total parcouru annuellement (91 %) et à la consommation de carburant (85 %) de leurs camions de marchandises. De plus, sept sur 10 (71 %) examinent les habitudes de conduite, tandis qu'environ les deux tiers se penchent sur la vitesse moyenne de leur camion (67 %) et le temps de marche au ralenti (64 %). Près de la moitié surveillent les kilomètres à vide parcourus annuellement (49 %) et la charge utile moyenne annuelle (48 %).

⁶ Q14. Pour quelles autres raisons, s'il y a lieu, votre entreprise envisagerait-elle d'offrir à ses camionneurs une formation pour les aider à approfondir leurs connaissances concernant les techniques d'efficacité énergétique? Base de référence : n=180; entreprises qui n'offrent pas de formation sur la conduite écoénergétique.

Diagramme 31 : Mesures pour surveiller l'efficacité de la flotte



Q34. Maintenant, en pensant aux camions pour transport de marchandises qu'utilise votre compagnie, pour lesquels des éléments suivants faites-vous des suivis? Base de référence : n=301; tous les répondants.

Le tableau ci-dessous compare les résultats de 2025 à ceux de 2018, de 2022 et de 2024. Cette question n'a pas été posée aux répondants du sondage en 2023. Comparativement à 2024, un plus grand nombre d'entreprises examinent cette année le nombre total de kilomètres parcourus annuellement, tandis qu'elles sont moins nombreuses à se pencher sur la vitesse moyenne et la charge utile moyenne par année.

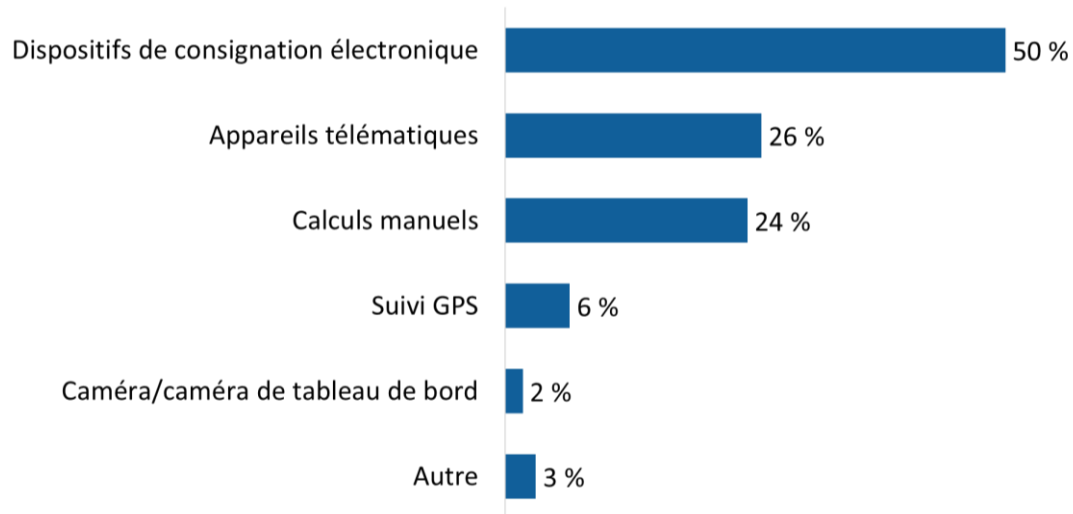
Diagramme 32 : Mesures pour surveiller l'efficacité de la flotte (au fil du temps)

Mesure	2025 (n=301)	2024 (n=300)	2022 (n=300)	2018 (n=300)
Nombre total de kilomètres parcourus par année	91 %	85 %	89 %	89 %
Consommation de carburant	85 %	85 %	90 %	91 %
Habitudes de conduite	71 %	71 %	69 %	66 %
Vitesse moyenne	67 %	75 %	65 %	70 %
Temps de marche au ralenti	64 %	65 %	63 %	70 %
Nombre de kilomètres parcourus à vide par année	49 %	50 %	51 %	58 %
Charge utile moyenne par année	48 %	54 %	52 %	53 %

Pour surveiller les mesures d'efficacité, la moitié des entreprises utilisent un dispositif de consignation électronique.

On a demandé aux représentants des entreprises qui surveillent des mesures d'efficacité (n=292) quelles méthodes ils utilisent pour le faire. Exactement la moitié d'entre eux (50 %) utilisent des dispositifs de consignation électronique. Environ le quart d'entre eux se servent d'appareils télématiques (26 %) ou de calculs manuels (24 %). Les autres utilisent le suivi GPS (6 %), une caméra de tableau de bord (2 %) ou une autre méthode (3 %).

Diagramme 33 : Méthodes pour surveiller les mesures d'efficacité



Q35. Quelles méthodes, le cas échéant, votre entreprise utilise-t-elle pour faire le suivi de ces choses? [Plusieurs réponses acceptées] Base de référence : n=292; entreprises ayant surveillé des mesures d'efficacité. [Ne sait pas : 3 %]

Annexe

1. Spécifications techniques

Les spécifications suivantes s'appliquent à l'enquête :

- Un sondage téléphonique de 16 minutes a été réalisé auprès de 301 représentants de l'industrie du transport de marchandises à l'aide d'un système d'entrevues téléphoniques assistées par ordinateur. Les représentants étaient notamment des propriétaires/exploitants (44 %), des directeurs des opérations (11 %), des directeurs généraux (10 %), des gestionnaires (sans autre précision) (8 %), des directeurs (7 %), des présidents/vice-présidents (5 %) et des gestionnaires de la sécurité/conformité (4 %). De petites proportions de répondants ont fait mention d'autres titres.
- 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 moyens ou lourds 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	Nbre d'entrevues
Transport de marchandises général : transport local (484110) – Ces entreprises fournissent principalement des services à l'intérieur d'une région métropolitaine et de ses faubourgs. Généralement, les trajets sont un aller-retour dans la même journée.	127
Transport de marchandises général : transport sur de longues distances (484121, 484122) – Ces entreprises fournissent principalement des services de transport par camion de charge complète de marchandises diverses sur de longues distances.	155
Transport par camion de marchandises spéciales, sauf les biens usagés (484220, 484230) – Ces entreprises fournissent principalement des services de transport local de marchandises spéciales (à l'exception de biens usagés) en utilisant des camions sans entrepôts.	19

- Aux fins de l'échantillonnage, les entreprises de transport de marchandises ont été recrutées proportionnellement à la population selon le lieu où est situé le siège social de l'entreprise. Les territoires représentent 0,18 % de la population; dans un échantillon de n=300, cela veut donc dire qu'il n'y a pas d'entreprise du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest ou du Nunavut.

**Sondage de 2025 sur les programmes de transport
écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie**

- Le questionnaire a été testé avant le travail sur le terrain pour s'assurer que les questions étaient bien formulées et comprises par les répondants.
- Pour un échantillon de cette taille (n=301), les résultats globaux peuvent être considérés comme exacts avec une marge d'erreur de $\pm 6\%$, 19 fois sur 20. Les marges d'erreur sont plus élevées pour les sous-échantillons. Par exemple, 71 entreprises sur 301 ont modernisé certains de leurs camions au cours de la dernière année. La marge d'erreur d'un échantillon de cette taille (n=71) est de $\pm 12\%$, 19 fois sur 20. Par conséquent, les résultats de ces questions sont moins précis que les résultats des questions qui se fondent sur l'échantillon total du sondage. Des tendances générales peuvent se dégager, mais les lecteurs devraient faire preuve de prudence lorsqu'ils tirent des conclusions reposant sur des questions posées uniquement aux entreprises ayant modernisé des camions au cours de la dernière année.
- Le taux de réponse s'élève à 5 %. 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	16 047
Hors du champ de l'enquête – Invalides	3 887
Non complétés (NC)	8 823
Aucune réponse/boîte vocale	8 823
Visés par le champ de l'enquête – Pas de réponse (V)	2 746
Barrière linguistique	48
Incapable de répondre (maladie/décès)	99
Refus	1,879
Rappel prévu/non complété	695
Fin de l'appel	25
Visés par le champ de l'enquête – Unités répondantes (R)	591
Entrevue complétée	301
Quota atteint	6
Non admissible	290
Taux de réponse⁷ [R=R/(NC+V+R)]	5%

- 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	N^{bre} d'entrevues non pondérées	N^{bre} d'entrevues pondérées
Transport de marchandises général : transport local	127	130

⁷ 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].

**Sondage de 2025 sur les programmes de transport
écoénergétique de marchandises mené auprès de l'industrie**

Transport de marchandises général : transport sur de longues distances	155	156
Transport par camion de marchandises spéciales, sauf les biens usagés	19	15

2. Questionnaire du sondage

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 au nom 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 un sondage au nom 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 qui permettront aux flottes canadiennes de réduire leur consommation de carburant, leurs coûts opérationnels et les émissions des véhicules.

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 : 20241120-PH860.

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. Ne sait 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) sur les programmes et les politiques d'efficacité énergétique applicables à la flotte de véhicules de votre entreprise? Cela inclut notamment la surveillance de la consommation de carburant, du kilométrage parcouru, ainsi que la gestion et la mise en œuvre de ces 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 responsable 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 en les comptant comme des équivalents temps plein. [NE PAS LIRE LA LISTE]
01. Moins de 5
 02. 5-9
 03. 10-49
 04. 50-99
 05. 100-249
 06. 250-499
 07. 500 ou plus
 08. 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 sais pas

B. Programmes gouvernementaux

7. À votre avis, dans quelle mesure les programmes de financement du gouvernement fédéral qui soutiennent la modernisation des flottes sont-ils importants, le cas échéant? [LIRE LA LISTE]
[FOURNIR LA DÉFINITION DE « MODERNISATION » : « La modernisation désigne les améliorations apportées aux camions grâce à des appareils écoénergétiques, tels que les jupes latérales, les déflecteurs d'air, les enjoliveurs de roue, les pneus larges, les pneus à faible résistance au roulement, etc. »]
01. Pas du tout importants
 02. Pas très importants
 03. Assez importants
 04. Très importants
 05. [NE PAS LIRE] Ne sais pas
8. Utilisant une échelle de 1 à 5 où 1 signifie « pas du tout familier » et 5, « très familier », jusqu'à quel point êtes-vous familier avec les programmes de transport écoénergétique fédéraux suivants? [SI LA PERSONNE LE DEMANDE, FOURNIR LA DÉFINITION DE « PROGRAMMES DE TRANSPORT ÉCOÉNERGÉTIQUE » : Les programmes de transport écoénergétique sont généralement axés sur des aspects comme l'amélioration de l'efficacité énergétique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, promouvoir l'utilisation de carburants plus

propres, le soutien aux véhicules à émission zéro et l'augmentation de la sensibilisation ou l'offre d'incitatifs pour favoriser l'adoption de ces pratiques.] [LIRE LA LISTE]

[PROCÉDER DE MANIÈRE ALÉATOIRE]

- a) Série de formations Conducteur averti
- b) Le partenariat de transport SmartWay
- c) Programme de transport écoénergétique de marchandises
- d) Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds zéro émission
- e) Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro
- f) Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro

[OPTIONS DE RÉPONSE]

- 01. 1 Pas du tout familier
 - 02. 2
 - 03. 3
 - 04. 4
 - 05. 5 Très familier
 - 06. [NE PAS LIRE] Ne sais pas
9. Êtes-vous au courant de l'existence de programmes [INSÉRER SELON LA Q4 : provinciaux/territoriaux] de transport écoénergétique de marchandises? [SI ON A DÉJÀ LU LA DÉFINITION À LA Q8, AJOUTER : « À titre de rappel ».] Les programmes de transport écoénergétique sont généralement axés sur des aspects comme l'amélioration de l'efficacité énergétique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la consommation de carburants plus propres, le soutien aux véhicules à émission zéro et l'augmentation de la sensibilisation ou l'offre d'incitatifs pour favoriser l'adoption de ces pratiques.]
- 01. Oui
 - 02. Non
 - 03. Ne sais pas
10. [SAUTER SI Q8 = '01' POUR TOUTES LES OPTIONS] À quels programmes de transport écoénergétique, le cas échéant, votre compagnie participe-elle? [AU BESOIN, RAPPELER AU RÉPONDANT : Les programmes de transport écoénergétique sont généralement axés sur des aspects comme l'amélioration de l'efficacité énergétique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la consommation de carburants plus propres, le soutien aux véhicules à émission zéro et l'augmentation de la sensibilisation ou l'offre d'incitatifs pour favoriser l'adoption de ces pratiques.] [NE PAS LIRE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]
- 01. Le partenariat de transport SmartWay
 - 02. Conducteur averti
 - 03. Programme de transport écoénergétique de marchandises : volet 1 « Évaluer et améliorer »
 - 04. Programme de transport écoénergétique de marchandises : volet 2 « Remettre en état et remplacer »
 - 05. Programme d'incitatifs pour les véhicules moyens et lourds à zéro émission
 - 06. Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro

- 07. Aucun/nous ne participons à aucun programme de transport écoénergétique
 - 08. Autre (veuillez préciser)
 - 09. Ne sais pas
11. Lorsqu'il s'agit de prendre des décisions concernant les investissements de votre compagnie dans des technologies, initiatives ou programmes liés au rendement du carburant, est-ce que l'un ou l'autre des types d'information suivants sont utiles? [LIRE LA LISTE; ATTENDRE POUR UN OUI/NON APRÈS CHAQUE OPTION]

[PROCÉDER DE MANIÈRE ALÉATOIRE]

- a) Le rendement sur route des technologies écoénergétiques
- b) Les cotes de consommation de carburant pour les véhicules moyens et lourds
- c) Les histoires sur le changement de la flotte pour la décarbonisation des opérations
- d) Le bien-fondé de l'adoption de technologies et de pratiques écoénergétiques
- e) Des données sur l'efficacité énergétique de la flotte de véhicules lourds du Canada

[OPTIONS DE RÉPONSE]

- 01. Oui
 - 02. Non
 - 03. [NE PAS LIRE] Ne sais pas
12. Le série de formations *Conducteur averti* de Ressources naturelles Canada offre des formations gratuites et pratiques pour aider les flottes commerciales et institutionnelles à réduire leur consommation de carburant, leurs coûts opérationnels et les émissions de leurs véhicules tout en promouvant la sécurité. Votre entreprise offre-t-elle à ses camionneurs une formation pour approfondir leurs connaissances en matière de techniques d'efficacité énergétique?
- 01. Oui
 - 02. Non
 - 03. Ne sais pas
13. [SI Q12=02, 03] Il existe plusieurs raisons pour lesquelles une entreprise pourrait envisager d'offrir à ses camionneurs une formation pour les aider à approfondir leurs connaissances concernant les techniques d'efficacité énergétique. Je vais vous lire certaines de ces raisons et j'aimerais que vous m'indiquiez s'il s'agit d'une raison pour laquelle votre entreprise envisagerait d'offrir une telle formation. La première raison est [INSÉRER L'OPTION]. [LIRE LA LISTE; ATTENDRE POUR UN OUI/NON APRÈS CHAQUE OPTION]

[PROCÉDER DE MANIÈRE ALÉATOIRE]

- a) Les économies de carburant
- b) La sécurité
- c) La possibilité de demeurer concurrentiel

[OPTIONS DE RÉPONSE]

- 01. Oui
- 02. Non
- 03. [NE PAS LIRE] Ne sait pas

14. [SI Q12=02, 03] Pour quelles autres raisons, s'il y a lieu, votre entreprise envisagerait-elle d'offrir à ses camionneurs une formation pour les aider à approfondir leurs connaissances concernant les techniques d'efficacité énergétique?
- 01. TEXTE
 - 02. Aucune autre raison
 - 03. Ne sais pas

C. Évaluations énergétiques de la flotte

Changeons de sujet...

15. Votre entreprise a-t-elle déjà fait appel à un tiers pour réaliser une évaluation énergétique de sa flotte? Une évaluation énergétique de la flotte est une analyse du rendement, permettant d'aider votre entreprise à prendre des décisions d'investissement dans des technologies visant à réduire la consommation de carburant et à améliorer les camions à l'aide de dispositifs à faible consommation d'énergie.
- 01. Oui
 - 02. Non [PASSER À LA Q17]
 - 03. Ne sait pas [PASSER À LA Q17]
16. [SI Q15=01] Dans quelle mesure les évaluations énergétiques de la flotte sont-elles importantes pour déterminer les améliorations qui devraient être apportées à vos véhicules? Par « améliorations », nous voulons dire les améliorations apportées à vos camions grâce à des appareils à faible consommation d'énergie. [LIRE LA LISTE]
- 01. Pas du tout importantes
 - 02. Pas très importantes
 - 03. Assez importantes
 - 04. Très importantes
 - 05. [NE PAS LIRE] Ne sais pas

PASSER À LA Q18 À MOINS QUE Q15=02 OU 03

17. [SI Q15=02,03] Pourriez-vous nous indiquer la raison pour laquelle votre entreprise n'a 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 et ne connaissait pas les avantages d'une telle évaluation pour les flottes
 - 03. Ne fait pas confiance aux résultats/estime que les résultats ne sont pas fiables
 - 01. Absence de valeur/ne vaut pas le coût OU Ne croit pas qu'une telle évaluation entraînera un retour sur investissement
 - 04. Ne croit pas que c'est nécessaire. EXPLORER : Pourquoi pas?
 - a. ne prévoit pas moderniser la flotte
 - b. la flotte de véhicules date de moins de 3 ans et devrait déjà être efficace

- 05. Manque de temps pour s'informer sur le sujet/rencontrer des auditeurs (c.-à-d. pas de capacité à l'interne pour mener cette activité)
- 06. Manque de soutien de la part des dirigeants
- 01. Mes homologues d'autres entreprises ou dans l'industrie du camionnage m'ont découragé de le faire/ils n'ont pas trouvé ces évaluations utiles
- 07. Autre [veuillez préciser]
- 08. Ne sais pas

D. La modernisation

Les prochaines questions portent sur la modernisation de la flotte de camions de transport de marchandises de votre entreprise. Par « modernisation », on entend les améliorations apportées aux camions à l'aide de dispositifs écoénergétiques.

18. Au cours de la dernière année, votre entreprise a-t-elle modernisé sa flotte de camions?

- 01. Oui
- 02. Non [PASSER À LA Q22]
- 03. Ne sais pas [PASSER À LA Q22]

19. [SI Q18=01] Combien de camions dans votre entreprise ont été modernisés au cours de la dernière année?

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

20. [SI Q18=01] Parmi les choix suivants, quelles initiatives de modernisation votre entreprise a-t-elle mises en œuvre au cours de la dernière année? [PROCÉDER DE MANIÈRE ALÉATOIRE/LIRE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES] [NOTE À L'INTERVIEWEUR : SI ON VOUS LE DEMANDE, VEUILLEZ RAPPELER AUX RÉPONDANTS QUE NOUS PARLONS DE LA MODERNISATION DES 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. Télématic
- 14. Panneaux solaires pour tracteur ou remorque
- 15. Enjoliveurs de roue
- 16. Réducteurs d'écarts
- 17. Système de gonflage automatique des pneus

- 18. Technologie d'optimisation d'itinéraire
 - 19. Autre [veuillez préciser]
 - 20. [NE PAS LIRE] Ne sait pas
 - 20. [NE PAS LIRE] Aucun de ces choix de réponse
21. 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 [veuillez préciser]
 - 07. Ne sais pas
 - 08. Aucun obstacle

E. Remise en état et infrastructure de recharge/ravitaillement

Changeons de sujet encore une fois...

22. Comment votre entreprise recharge-t-elle ou ravitaille-t-elle sa flotte en carburants? [NE PAS LIRE; SI CELA EST UTILE, VOUS POUVEZ LIRE QUELQUES CHOIX DE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]
- 01. Réservoirs de carburant sur place (p. ex., dans la cour)
 - 02. Bornes de recharge sur place (p. ex., à la gare routière)
 - 03. Chez le concessionnaire (p. ex., pour l'hydrogène)
 - 04. À un poste de ravitaillement public en gaz naturel comprimé
 - 05. Autre [veuillez préciser]
23. [SI Q22≠ 02] Votre entreprise songe-t-elle à installer une infrastructure de recharge ou de ravitaillement pour les camions à émission zéro dans sa gare routière privée au cours des 3 à 5 prochaines années?
- 01. Oui
 - 02. Non
 - 03. Ne sais pas
24. [SI Q23=02] Pourquoi votre entreprise ne songe-t-elle pas à installer une infrastructure de recharge ou de ravitaillement? [NE PAS LIRE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]
- 01. Aucun plan d'ajouter des véhicules à émission zéro à la flotte de l'entreprise
 - 02. Pas nécessaire. EXPLORER : Pourquoi dites-vous cela?
 - 03. Trop cher
 - 04. Autre [précisez]
 - 05. Ne sais pas

F. Profil de la flotte

Les dernières questions concernent la flotte de votre entreprise.

25. Votre flotte est-elle... [LIRE LA LISTE]

- 01. Privée
- 02. Destinée à la location
- 03. Les deux
- 04. [NE PAS LIRE] Ne sait pas

26. Les camions de votre entreprise ont-ils été... [LIRE LA LISTE]

- 01. Achetés
- 02. Loués
- 03. Les deux

27. Combien de camions compte la flotte de votre entreprise?

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

28. Combien de camions de la flotte de votre entreprise consomment du diesel?

- 01. Tous les véhicules (VALIDER : Doit être 100 % des camions mentionnés à la Q27)
- 02. [NOMBRE OUVERT; NOMBRE ACCEPTÉ : ENTRE 1 ET 9999]
- 03. Aucune
- 04. Ne sais pas

29. [SI Q28 ≠ 01] Combien de camions de la flotte de votre entreprise consomment un autre type de carburant que le diesel, par exemple du propane, du gaz naturel comprimé, du gaz naturel renouvelable, de l'électricité, une pile à hydrogène ou de l'éthanol?

- 01. Tous les véhicules (VALIDER : Doit être 100 % des camions mentionnés à la Q27)
- 02. [NOMBRE OUVERT; NOMBRE ACCEPTÉ : ENTRE 1 ET 9999]
- 03. Aucune
- 04. Ne sais pas

30. [SI Q28 ≠ 01] Quels types de carburant autres que le diesel la flotte de votre entreprise consomme-t-elle actuellement? [NE PAS LIRE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]

- 01. Propane
- 02. Gaz naturel comprimé (GNC)
- 03. Gaz naturel renouvelable (GNR)
- 04. Électricité (pour un camion électrique à batterie)
- 05. Hydrogène
- 06. Éthanol
- 07. Autre [veuillez préciser]
- 08. Ne sais pas

31. Combien de camions dans votre flotte ont moins de cinq ans?

- 01. Tous les véhicules
- 02. [NOMBRE OUVERT; NOMBRE ACCEPTÉ : ENTRE 1 ET 9999]

03. Aucune
04. Ne sais pas
32. Quels types de camions composent la flotte de votre entreprise? [SI LIRE QUELQUES CHOIX DE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES; SI UN RÉPONDANT MENTIONNE UNE MARQUE DE CAMION, DITRE : « : Pour cette question, nous nous intéressons au type de camion, et non à la marque » NOTE À L'INTENTION DE L'INTERVIEWEUR : EN CAS D'INCERTITUDE AU SUJET DE QUEL CODE À ASSIGNER À LA RÉPONSE, NE PAS CHERCHER À CLARIFIER AVEC LE RÉPONDANT. CODER LA RÉPONSE COMME 16 ET PRÉCISER.
- 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. Châssis
 - 15. Utilitaire
 - 16. Autre [précisez]
 - 17. Ne sait pas
33. Vos camions sont-ils utilisés pour... [LIRE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES]
- 01. Le transport à la dernière étape de la livraison [INTERVIEWEUR, FOURNIR LA DÉFINITION : Ces camions couvrent généralement 160 km par jour ou moins et retournent au terminal habituel tous les jours.]
 - 01. Des livraisons régionales [INTERVIEWEUR, FOURNIR LA DÉFINITION : Ces camions restent généralement dans une région géographique générale, généralement à 500 km ou moins du terminal habituel, et ils retournent à ce terminal parfois tous les jours mais pas moins d'une fois par semaine.]
 - 02. De longs parcours [INTERVIEWEUR, FOURNIR LA DÉFINITION : Ce sont généralement des tracteurs munis d'une cabine couchette qui parcourent des distances de plus de 500 km du terminal habituel, souvent entre 800 et 1000 km dans une seule journée.]
 - 03. [NE PAS LIRE] Aucun de ces choix de réponse
 - 04. [NE PAS LIRE] Ne sait pas
34. Maintenant, en pensant aux camions pour transport de marchandises qu'utilise votre compagnie, pour lesquels des éléments suivants faites-vous des suivis? [LIRE LA LISTE; ATTENDRE POUR UN OUI/NON APRÈS CHAQUE OPTION]

[PROCÉDER DE MANIÈRE ALÉATOIRE; FAIRE LA ROTATION EN BLOC DE C ET D, EN PROCÉDANT DE MANIÈRE ALÉATOIRE DANS L'ORDRE DE PRÉSENTATION DE C ET D]

- a) La charge utile moyenne par année
- b) La consommation de carburant
- c) Le nombre total de kilomètres parcourus par année [ALTERNER COMME BLOC AVEC LE CHOIX DE RÉPONSE D]
- d) Le nombre de kilomètres parcourus à vide par année [ALTERNER COMME BLOC AVEC LE CHOIX DE RÉPONSE C]
- e) Les habitudes de conduite, par exemple maintenir la même vitesse, avancer en roue libre pour ralentir, etc.
- f) La vitesse moyenne
- g) Le temps de marche au ralenti

OPTIONS DE RÉPONSE

- 02. Oui
 - 03. Non
 - 04. [NE PAS LIRE] Ne sait pas
35. [SI Q34=01 À L'UN OU L'AUTRE DES ÉLÉMENTS] Quelles méthodes, le cas échéant, votre entreprise utilise-t-elle pour faire le suivi de choses comme [INSÉRER UN ÉLÉMENT IDENTIFIÉ À LA Q.34] ? [NE PAS LIRE LA LISTE; ACCEPTER PLUSIEURS RÉPONSES] NOTE À L'INTENTION DE L'INTERVIEWEUR: SI VOUS ÊTES INCERTAIN SI LE CODE À ASSIGNER À LA RÉPONSE DEVRAIT ÊTRE 01, 02, OU 03, NE PAS CHERCHER À CLARIFIER AVEC LE RÉPONDANT. CODER LA RÉPONSE COMME 04 ET PRÉCISER.
- 01. Appareils télématiques
 - 02. Calculs manuels
 - 03. Dispositif de consignation électronique
 - 04. Autre [veuillez préciser]
 - 05. Ne sais pas

Finalement,

36. 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 des marchandises
 - 04. Directeur général
 - 05. Administrateur
 - 06. Autre [veuillez préciser]
 - 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.

