

**Fiche technique n° 43**  
**L'ÉLECTRIFICATION DU TRANSPORT**  
**LOURD : UN PLAN S'IMPOSE**

**Par Jonathan Ramacieri**

**IRÉC**

INSTITUT DE RECHERCHE EN  
ÉCONOMIE CONTEMPORAINE

Janvier 2022

ISBN : 978-2-924927-69-4

# L'ÉLECTRIFICATION DU TRANSPORT LOURD : UN PLAN S'IMPOSE

**Par Jonathan Ramacieri**

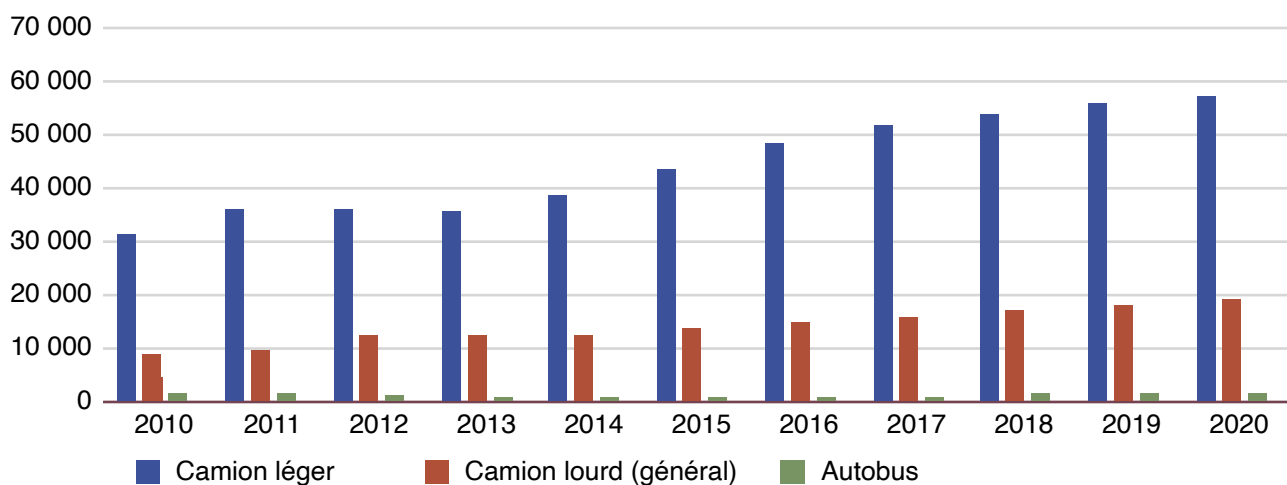
Récemment, le gouvernement du Québec annonçait des investissements de 5 milliards\$ (dont 3,65 milliards provenant du Québec, le reste étant financé par le fédéral et les sociétés de transport) pour atteindre son objectif d'électrifier 55% du parc d'autobus urbains d'ici 2030<sup>1</sup>. Ce sont là des sommes particulièrement importantes investies pour électrifier le secteur, alors que la contribution du transport collectif aux émissions de CO2 reste, somme toute, relativement minime. Pour atteindre des cibles plus ambitieuses de décarbonisation du transport lourd, il y a urgence pour le gouvernement d'agir plus directement sur le transport commercial privé. Dans cette fiche nous présentons quelques éléments de réflexion en ce sens.

<sup>1</sup> Voir <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2021-11-03/la-presse-a-la-cop26/cinq-milliards-pour-des-autobus-electriques-au-quebec.php>

# Les ventes de camions au Québec

Les données de la SAAQ concernant le nombre de véhicules en circulation permettent une classification selon la catégorie de véhicules. Pour l'exercice, les camions légers, les différents types de camions lourds (camion ou tracteur routier, véhicules outils, autres) et les autobus (urbain et scolaire), dont l'utilisation sert à des fins institutionnelle, professionnelle ou commerciale ainsi qu'à circulation restreinte, sont analysés.

**Graphique 1. Ventes annuelles selon la catégorie de véhicules du secteur institutionnel, professionnel ou commercial et à circulation restreinte, Québec<sup>2</sup>**



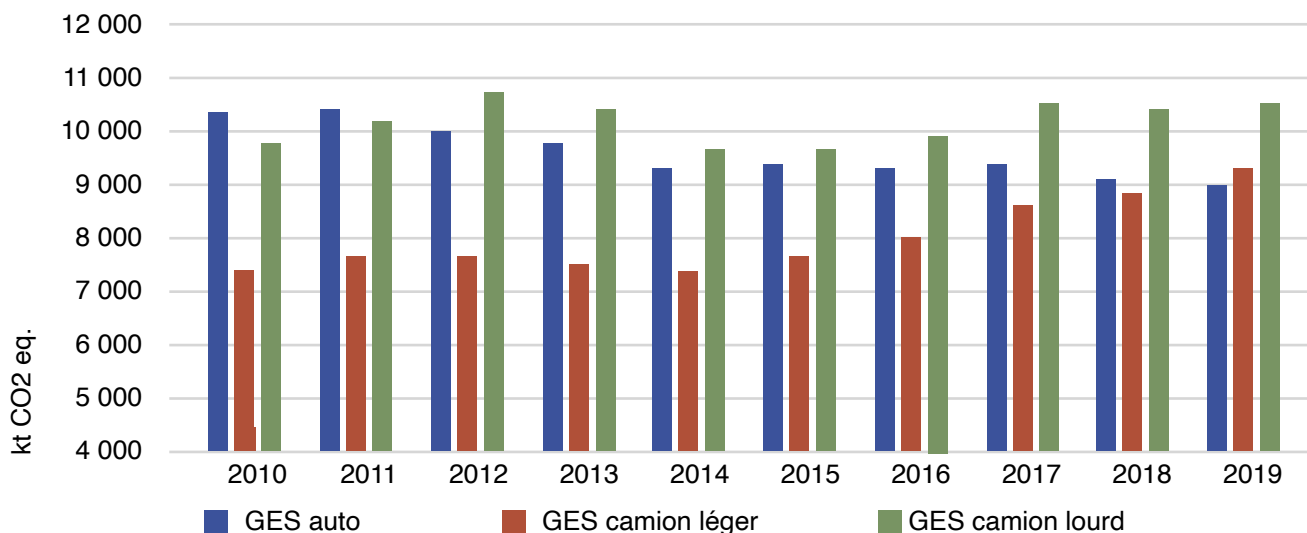
Comme le montre le **graphique 1**, les ventes de camions légers arrivent largement en tête. En augmentation quasi-constante dans la dernière décennie, elles passent d'un peu plus de 30 000 unités à près de 60 000. Les ventes de camions lourds sont également à considérer, passant de moins de 10 000 unités à 20 000 pour la même période. Pour leur part, les autobus (scolaires et urbains) ne représentent qu'une partie infime des ventes de véhicules par rapport aux deux autres catégories. De plus, le nombre de ventes d'autobus fluctue durant la période, passant d'environ 1 700 unités en 2010, avant de subir un creux de vague pour remonter à près de 2 000 unités en 2020.

<sup>2</sup> Les ventes sont compilées selon une moyenne mobile de 3 ans pour prendre compte des effets 1) des ventes de véhicules neufs antérieurs d'un an à l'année en cours (ex. véhicule neuf 2015 acheté en 2016); 2) des ventes de véhicules de l'année en cours; 3) des ventes de véhicules neufs postérieurs à l'année en cours (ex. véhicule neuf 2017 acheté en 2016).

# Les émissions de CO2 du transport terrestre

Lorsqu'on analyse la distribution des ventes des différentes catégories de véhicules selon leurs émissions carbone, le contraste est frappant entre popularité des ventes et contribution au bilan environnemental. Pour comprendre les impacts disproportionnés du transport lourd sur le bilan carbone, il faut savoir que les émissions de CO2 d'un véhicule lourd moyen sont 22 fois supérieures à celles d'une automobile moyenne. Ainsi, même s'il y a 18 fois moins de camions sur la route que d'automobiles, au total le transport lourd demeure plus polluant, comme l'illustre le graphique suivant. Soulignons que les émissions des bus urbains et scolaires représentent environ 10% des GES de la catégorie des camions lourds.

Graphique 2. Émissions de GES selon la catégorie de véhicules, Québec<sup>3</sup>



En outre, le [graphique 2](#) montre clairement que les émissions des automobiles ont diminué durant la dernière décennie, contrairement à celles des VUS et des pick-up (en d'autres mots, les camions légers), qui sont en croissance soutenue depuis 2015. Heureusement, cette situation devrait graduellement se modifier dans les années à venir en raison de l'interdiction des ventes d'automobiles et de petits camions à essence ou au diesel d'ici 2035. Reste l'enjeu du transport lourd.

<sup>3</sup> Les données proviennent des rapports nationaux d'inventaire du Canada de 2016 à 2021. Les données combinent les véhicules commerciaux et les véhicules des particuliers.

## L'exemple de la Californie

Au-delà des nécessaires investissements publics massifs pour l'électrification du transport public (scolaire ou urbain), nous pensons qu'il serait maintenant temps, pour le gouvernement du Québec, de lancer un signal clair face à l'urgence de l'électrification du transport commercial. Nous avons urgemment besoin d'une loi sur les véhicules zéro émission dans le transport commercial comme cela a été fait pour le transport personnel. Nous réitérons la recommandation formulée dans la note d'intervention de l'IREC de septembre 2020<sup>4</sup>, qui appelait le Québec à s'inspirer du programme Advanced Clean Trucks (ACT) de la Californie. Cette initiative californienne, votée en juin 2020, impose les cibles suivantes d'électrification du transport commercial : la part des ventes de petits camions (classes 2b et 3) zéro émission devra passer de 5% à 55% entre 2024 et 2035 alors que celle des camions lourds (classes 4 à 8, en excluant les tracteurs) devra passer de 9% à 75% pendant la même période. Il est par ailleurs d'ores et déjà prévu que le programme ACT sera réévalué dès 2025, en prévision de sa reconduction pour la période post-2035, avec l'objectif d'atteindre 100% des ventes de camions zéro émission sur l'horizon 2040 et, dans la foulée, de 100% des camions zéro émission sur les routes de Californie d'ici 2050.

Il y a lieu de se demander ce qu'attend le gouvernement pour proposer aux entreprises du Québec une semblable feuille de route de la transition du transport commercial. Une telle initiative aurait des retombées positives non seulement pour une diminution radicale des émissions de GES, mais également pour les fabricants québécois de camions.

<sup>4</sup> Voir <https://irec.quebec/ressources/publications/Note-d'intervention-70-Electrification-transport-commercial.pdf>.  
Quatre autres États des États-Unis ont aussi promulgué des réglementations ACT identiques, dont l'État de New York en décembre dernier. En outre, le Canada a mis en branle un processus de consultation de l'industrie qui s'en inspire.

# MISSION ET MANDAT DE L'IRÉC

L'Institut de recherche en économie contemporaine (IRÉC) est un organisme à caractère scientifique. Son objectif est d'appuyer et d'encourager la recherche en économie tant générale que politique ou sociale afin de chercher, avec d'autres, les meilleures voies de réalisation du bien commun et une meilleure définition du rôle que doivent jouer les différents acteurs sur les scènes économiques locales et mondiales. L'IRÉC souhaite d'abord et avant tout promouvoir une réflexion sur les grands enjeux économiques de notre époque et élargir l'espace de délibération entre les divers acteurs socio-économiques et politiques. L'IREC est un organisme indépendant, sans but lucratif.

## INSTITUT DE RECHERCHE EN ÉCONOMIE CONTEMPORAINE

10 555, avenue de Bois-de-Boulogne  
Montréal (Québec), H4N 1L4

Tel : 514 -380-8916 | [www.irec.quebec](http://www.irec.quebec) | [info@irec.quebec](mailto:info@irec.quebec)