

LES CAMIONS LÉGERS

FACTEURS AYANT CONTRIBUÉ À LA TRANSFORMATION DU PARC DE VÉHICULES LÉGERS

SOMMAIRE EXÉCUTIF

SÉRIE

COMPRENDRE LA HAUSSE DES CAMIONS LÉGERS
AU CANADA AFIN DE RENVERSER LA TENDANCE



POLYTECHNIQUE
MONTREAL

UNIVERSITÉ
D'INGÉNIERIE

équiterre

Le projet de recherche s'interroge sur les causes et les conséquences de la popularité croissante des camions légers au Canada. Alors que le premier volet présente les définitions et les méthodes de classification des véhicules ainsi que l'évolution des caractéristiques de l'offre de véhicules commercialisés au Canada, ce second volet se penche plutôt sur les choix de consommation, soit l'évolution de la demande de véhicules, ainsi que sur les facteurs explicatifs de la transformation du parc au cours des quarante dernières années.

Cadre analytique

Face à une augmentation de la quantité demandée d'un bien, la théorie économique suggère trois facteurs explicatifs potentiels : (1) un relâchement de la contrainte budgétaire, (2) un changement dans les prix relatifs (une diminution du prix des camions légers, une augmentation du prix des voitures ou les deux) et (3) une augmentation de la volonté de payer pour les camions légers (changement dans les préférences).

Ces causes potentielles ont été recherchées à travers quatre sphères : (1) les fondamentaux économiques (taux d'intérêt, prix des carburants, croissance économique, taux de change); (2) les pratiques de l'industrie (changements dans les méthodes de conception et les pratiques de financement); (3) les politiques publiques (réglementation des véhicules, accords commerciaux et soutien financier); ainsi que (4) les facteurs psychologiques et sociologiques qui peuvent influencer les préférences des individus.

Les recherches ont, en outre, été orientées par une analyse de points de retournement, soit des changements drastiques observés dans l'offre ou la demande de véhicules à travers les années. Les périodes qui sont apparues les plus charnières à cet égard sont : (1) les années 1970, coïncidant avec les premiers chocs pétroliers et les mesures gouvernementales visant à contrer ses effets; (2) le milieu des années 1980, coïncidant avec la commercialisation de la mini-fourgonnette et, plus généralement, l'amélioration de l'efficacité énergétique des camions légers; (3) la fin des années 1990, coïncidant avec la commercialisation des véhicules utilitaires multiségments et la hausse des prix pétroliers, puis (4) les années 2010, coïncidant avec la crise financière de 2008 et la poursuite de la diminution des taux d'intérêt.

Résultats de l'analyse des véhicules en circulation au Québec

Dans le cadre de ce projet de recherche, une extraction détaillée des données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a été obtenue. Une méthode permettant de jumeler cette base de données avec les bases de données de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis et de la base de données Canadian Vehicle Specifications (CVS) de Transport Canada a été développée. Cette base de données fusionnées a permis de caractériser avec davantage de précision les choix de consommation en matière de véhicules au Québec. Les résultats indiquent :

- Une augmentation totale de la masse moyenne des véhicules en circulation de 27,1 % entre 1990 et 2019.
- Une légère diminution de la cylindrée moyenne (-1,8 %) entre 2004 et 2019.
- Une augmentation de la moyenne de la longueur (0,2 %), de la largeur (2,9%), de l'empattement (2,5 %) et de la hauteur (6,9%) des véhicules en circulation.
- Une diminution de la demande pour les berlines, les voitures sport (coupés, convertibles) et les mini-fourgonnettes au profit des VUS.
- Une hausse de la motorisation ainsi qu'une augmentation des taux de possession des VUS, chez les hommes et chez les femmes, pour tous les groupes d'âge et dans toutes les régions.

Résultats de l'analyse des facteurs explicatifs

Les tendances au niveau de l'offre et de la demande indiquent que la transformation du parc de véhicules s'est produite sur plusieurs décennies et que plusieurs facteurs explicatifs y ont contribué. L'analyse de l'offre indique les éléments suivants :

- Les camions légers existent depuis les débuts de la conception automobile. Leurs capacités utilitaires de transport de marchandises et de remorquage serviront tout d'abord les besoins des entreprises et des institutions publiques. Relativement plus coûteux, volumineux et difficiles à manœuvrer que les voitures, ils demeureront hors de la portée de la moyenne des ménages jusqu'au milieu des années 1980.

- Deux principaux facteurs semblent avoir contribué à améliorer l'accessibilité financière des camions légers :
 - L'apparition de nouvelles technologies et de nouvelles méthodes de conception qui contribueront à réduire les coûts de production et entraîneront un effet rebond dans la consommation énergétique. Ces changements semblent eux-mêmes avoir été propulsés par les facteurs suivants :
 - Une importante concurrence entre les constructeurs de véhicules.
 - La mise en place d'une réglementation sur les économies de carburants et les gaz à effet de serre.
 - Une réglementation, par ailleurs, relativement plus sévère pour les voitures que pour les camions légers, ce qui pourrait avoir entraîné un impact sur les prix relatifs.
 - Des conditions économiques conjoncturelles et structurelles défavorables (hausse du prix des carburants et crises financières) ont obligé les constructeurs (en particulier nord-américains spécialisés dans la fabrication de camions légers) à restructurer leurs productions afin de rendre leurs produits plus concurrentiels.
 - Des accords commerciaux, des programmes d'aide, des subventions et des prêts gouvernementaux ayant aidé les constructeurs à se relever et se réinventer lorsque les conditions économiques ou la concurrence internationale leur étaient défavorables.
 - Des changements dans les pratiques de financement incluant la présentation des paiements sur une base hebdomadaire ainsi que l'allongement de la durée des prêts.

L'analyse de la demande semble indiquer que :

- Les camions légers attirent aujourd'hui un bassin plus diversifié de consommateurs et de consommatrices que par le passé. Ce constat pourrait être attribuable à :
 - Une augmentation du revenu disponible des ménages ainsi qu'un élargissement des conditions d'accès au crédit.
 - La diversification des caractéristiques physiques et mécaniques des camions légers qui semblent aujourd'hui répondre à une plus grande variété de besoins et de budgets.
 - Les campagnes de publicité de l'industrie automobile.
 - Les stratégies de ventes des concessionnaires automobiles, sachant que ces véhicules offrent une marge de profit plus importante pour les constructeurs, les concessionnaires et les institutions financières.
 - Un changement dans la perception de la société vis-à-vis des impacts des camions légers en raison d'une amélioration de leur efficacité énergétique (effet rebond de nature psychosociale).
 - Des changements dans les modes de vie ou, plus généralement, les préférences attribuables à l'aménagement du territoire.
 - La persistance des habitudes de consommation et des effets de légues à travers les générations.
- L'analyse de la demande à différentes échelles (internationale, canadienne, provinciale et régionale) a également offert des indications sur la nature des facteurs qui pourraient avoir contribué à la popularité des camions légers.
 - Puisqu'une augmentation de la part des camions légers est observée à toutes les échelles (internationale, nationale et régionale), il est probable que des facteurs d'ordre macro-économique (ex. diminution des taux d'intérêt, mondialisation des échanges) soient à l'œuvre.
 - La transformation plus rapide et plus prononcée de la demande en Amérique du Nord semble indiquer la présence de pratiques régionales (politiques publiques, pratiques des constructeurs nord-américains, différences culturelles).
 - Les variations provinciales semblent indiquer la présence de certaines différences socio-économiques (ex. revenu des ménages), industrielles (ex. structure économique), territoriales ainsi qu'au niveau des politiques publiques (ex. coût de l'essence au Québec, coût des assurances en Colombie-Britannique).