

Montréal • Laval

Une première nord-américaine : une étude comparative pour tester objectivement les avantages du camion hybride

Dans un avenir plus rapproché qu'on ne le pense, les entreprises laisseront probablement tomber leurs camions au diesel pour adopter le camion hybride. Bien que le coût à l'achat d'un camion de livraison hybride soit supérieur d'environ 40 000 \$, les économies en carburant atteignent facilement les 30 %. À long terme, les entreprises seront non seulement gagnantes, mais contribueront du même souffle à la réduction des gaz à effet de serre.



Par Bernard Gauthier

Depuis septembre dernier, Québec a donné le feu vert à FPIinnovations pour effectuer deux études d'optimisation éco-énergétique en transport. Les études portent sur une analyse comparative entre la livraison de marchandises en milieu urbain par camion hybride (diesel - électrique) par rapport à des véhicules à propulsion traditionnelle (diesel). « Nous voulons vérifier les avantages en consommation de carburant. Dans un premier temps, nous suivons deux camions en ville, l'un hybride, l'autre au diesel, qui suivent le même parcours en effectuant les mêmes tâches. Une deuxième étude a eu lieu sur la piste d'essai de Blainville. Nous avons simulé des départs et des arrêts. Les résultats démontrent déjà une économie de 30 % en énergie pour le camion hybride », explique Yves Provencher, directeur, Développement des affaires chez FPIinnovations.

FPIinnovations, par l'entremise de son Programme Innovation Transport (PIT), analyse tous les paramètres environnementaux, économiques et énergétiques des deux camions hybrides de la Société des alcools du Québec (SAQ) et d'Agropur respectivement.

Les données recueillies à l'aide du camion de la SAQ seront analysées en rapport au transport de marchandises de même type par des camions traditionnels en vue d'identifier et de mieux comprendre les avantages de la technologie hybride dans le transport.

Conduite différente

En ce qui a trait au camion d'Agropur, les chercheurs de FPInnovations s'intéressent précisément à la technique de conduite des véhicules hybrides. Cette étude permettra d'identifier les comportements à adopter pour bénéficier pleinement des avantages de la technologie hybride. Par la suite, FPInnovations compte mettre au point une formation spécialisée pour les conducteurs de véhicules hybrides. Parmi les nombreux paramètres liés aux deux études, la consommation de carburant et la réduction des gaz à effet de serre y sont de première importance.



Camion hybride d'Agropur et ses partenaires

« La participation du ministère des Transports du Québec vient directement appuyer les efforts éco-énergétiques de l'industrie du transport routier qui cherche des solutions innovatrices améliorant leur efficacité énergétique et leurs performances environnementale et économique, a déclaré Pierre Lapointe, président et chef de la direction de FPInnovations. Nous sommes heureux de mettre à profit nos connaissances et de partager les ressources du réseau PIT pour le bénéfice de toute l'industrie du transport, qu'il s'agisse des camions lourds ou des parcs de véhicules des municipalités ».

De son côté, Yves Provencher soutient que les techniques de conduite ne sont pas les mêmes sur un camion hybride. « Les batteries se rechargent en route. Lorsque le conducteur ralentit, c'est là que les batteries se régénèrent grâce à la force d'inertie du véhicule ».

Produits québécois

Tous les camions sont assemblés à Ste-Thérèse, les boîtes sont fabriquées à Laval et l'ordinateur de bord est assemblé à Chambly. Quant à FPInnovations, son siège social est situé à Montréal et compte plus de 550 employés. À l'heure actuelle, la seule inconnue demeure les coûts d'opération. « Nous ne savons précisément pas quelle est la durée de vie utile des batteries et ses coûts de remplacement. C'est pourquoi plusieurs pensent qu'il s'agit là d'une transition vers le véhicule entièrement électrique. Il existe plusieurs écoles de pensée à ce sujet et le débat est ouvert ».