9 Transport électrique



pikselstock / Adobe Stock

Québec

Ariane Vézina, Direction des statistiques sectorielles et du développement durable de l'Institut de la statistique du Québec, avec la collaboration de la Direction de l'électrification des transports du ministère des Transports et de la Mobilité durable

Ce chapitre présente l'état actuel ainsi que l'évolution du transport électrique dans les régions administratives du Québec, en mettant l'accent sur les véhicules électriques légers. Il traite d'abord de la répartition et de la croissance de ces véhicules, puis analyse l'offre de bornes de recharge publiques mises à la disposition des électromobilistes.

Données et méthodologie

Les données présentées dans ce chapitre portent sur les véhicules légers de promenade (privés) et les véhicules légers institutionnels, professionnels et commerciaux. Les véhicules légers regroupent les automobiles et les camions légers[1]. Les données incluent également les taxis et les quelques véhicules à basse vitesse autorisés à circuler sur le réseau routier. Les véhicules en circulation correspondent aux véhicules dont la plaque d'immatriculation est en vigueur à la date concernée, ce qui exclut les véhicules remisés, mis au rancart, gravement accidentés, ou dont la plaque a été annulée pour toute autre raison.

Seuls les véhicules entièrement électriques, y compris les véhicules électriques à basse vitesse, ainsi que les véhicules hybrides branchables sont pris en compte dans l'analyse. Les véhicules hybrides qui ne sont pas rechargeables à partir d'une source externe d'électricité sont exclus, de même que les véhicules à hydrogène, qui ne sont pas encore parvenus à faire une percée significative dans le marché québécois.

Sauf indication contraire, l'analyse s'appuie sur les données d'immatriculation des véhicules électriques extraites en date du 31 mars de chaque année et fournies par la Société d'assurance automobile du Québec, à l'exception de l'année 2023, pour laquelle les données ne sont pas disponibles.

Changement de définition des véhicules électriques légers

Avant le 31 décembre 2024, le parc de véhicules électriques légers était défini selon le type de véhicule. Il correspondait à l'addition des véhicules de type automobile, camion léger et « non précisé », lesquels sont définis selon la masse nette du véhicule (3 000 kg ou moins pour les automobiles et 4 000 kg ou moins pour les camions légers). À compter de cette date, une bonification méthodologique a été apportée et le parc de véhicules électriques légers est désormais défini selon un poids nominal brut du véhicule (PNBV) de 4 536 kg ou moins.

L'effet de ce changement de définition est négligeable et ne compromet pas la comparabilité des données avant et après le 31 décembre 2024.

De plus, pour les indicateurs présentés dans les encadrés, le nombre de véhicules électriques légers est défini selon le PNBV depuis le 31 décembre 2024, tandis que le nombre total de véhicules légers demeure défini selon le type de véhicule et la masse nette.

1. Pour les définitions, voir la section Concepts et définitions à la fin du chapitre.

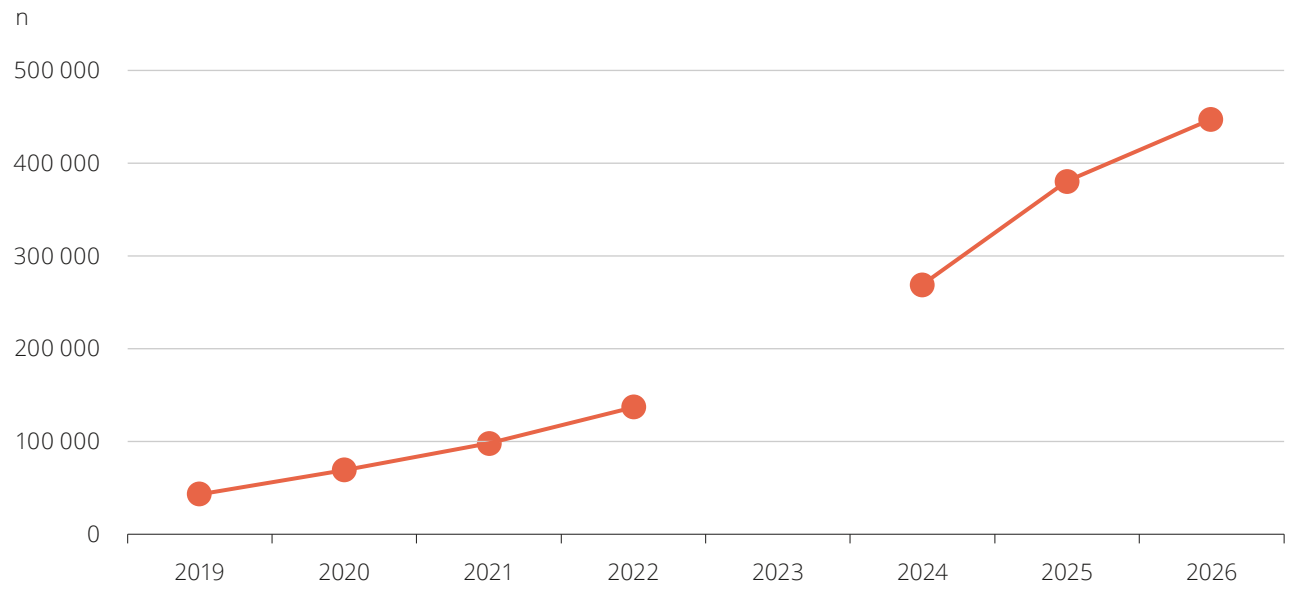
Les véhicules électriques légers

Au 31 mars 2026, un peu plus de 447 000 véhicules électriques légers sont immatriculés au Québec, en hausse de 17,5 % par rapport à l'année précédente. Cette croissance annuelle est toutefois la plus faible parmi celles observées pour la période disponible[1] (figure 9.1). Entre 2019 et 2026, le nombre de véhicules électriques légers en circulation a été multiplié par dix, ce qui correspond à un taux de croissance annuel moyen d'environ 40 %.

Au Québec, l'achat d'un véhicule électrique a été soutenu principalement par la combinaison de deux programmes publics, soit le programme Roulez vert du gouvernement du Québec et le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) du gouvernement du Canada. La réduction graduelle des subventions provinciales à compter du 1er janvier 2025, de même que la suspension du Programme iVZE le 12 janvier 2025 à la suite de l'épuisement des fonds alloués, pourraient avoir contribué au ralentissement de la croissance du nombre de véhicules électriques entre 2025 et 2026, bien qu'en février 2026 le Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques (PAVE) ait été mis en place par le gouvernement fédéral. De plus, les ventes de véhicules neufs ont ralenti de 2022 à 2023 en raison de problèmes d'approvisionnement mondiaux, entraînant une hausse des délais de livraison des véhicules électriques (Statistique Canada 2024).

Figure 9.1

Évolution du nombre de véhicules électriques légers en circulation, ensemble du Québec, 2019 à 2026



Notes : Données au 31 mars.
Donnée de 2023 non disponible.

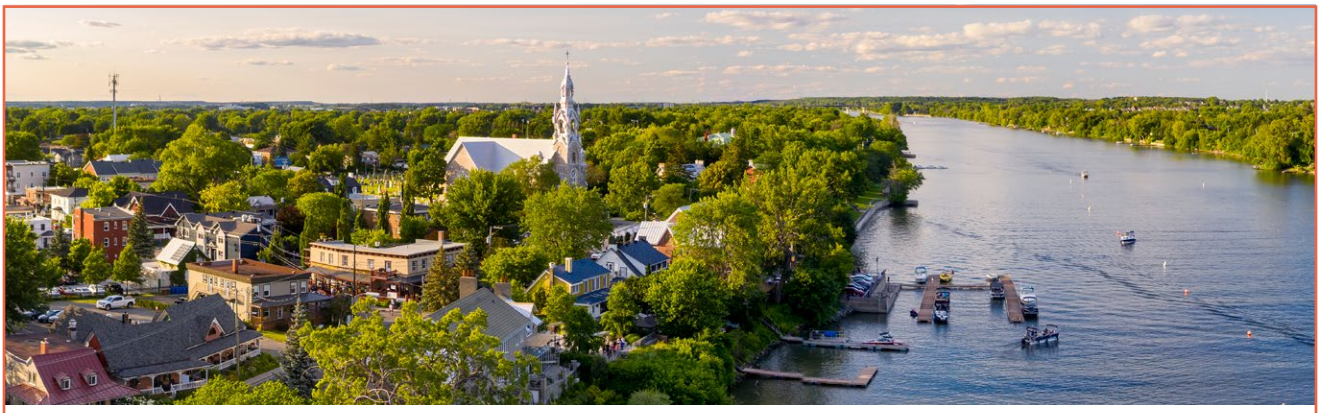
Source : Société de l'assurance automobile du Québec. Adaptation par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'Institut de la statistique du Québec.

1. En l'absence de données pour 2023, la croissance annuelle ne peut être calculée entre 2022 et 2023 ni entre 2023 et 2024.

La Montérégie compte toujours le plus grand nombre de véhicules électriques légers en 2026

Près du quart des véhicules électriques du Québec, soit un peu moins de 102 000 véhicules, sont enregistrés dans la région de la Montérégie (22,8 % ; tableau 9.1). Elle est suivie en importance par Montréal, où l'on trouve 15,2 % des véhicules électriques légers de la province (68 154 véhicules). À noter que ces régions occupent également le premier et le deuxième rang en ce qui a trait au nombre de véhicules légers en circulation, qu'ils soient électriques ou non (données non présentées). À l'opposé, la région du Nord-du-Québec est celle où l'on compte le moins de véhicules électriques légers (277). Elle est suivie par la Côte-Nord (2 218) et la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (2 347). Le nombre de véhicules électriques de ces trois régions réunies constitue seulement 1,1 % du nombre total de véhicules électriques du Québec. Elles sont aussi celles où l'on dénombre le moins de véhicules légers en circulation (données non présentées).

Les régions de la Montérégie et de Montréal sont celles qui ont connu les plus fortes augmentations du nombre de véhicules électriques légers en nombre absolu entre 2025 et 2026. Respectivement, ces dernières comptent environ 15 000 et 9 000 véhicules de plus en 2026 qu'en 2025. En pourcentage, c'est plutôt la région du Nord-du-Québec qui a enregistré la plus forte croissance (+ 26,5 %), suivie par Chaudière-Appalaches (+ 21,3 %). Cela représente une hausse de 58 et 3 257 véhicules respectivement.



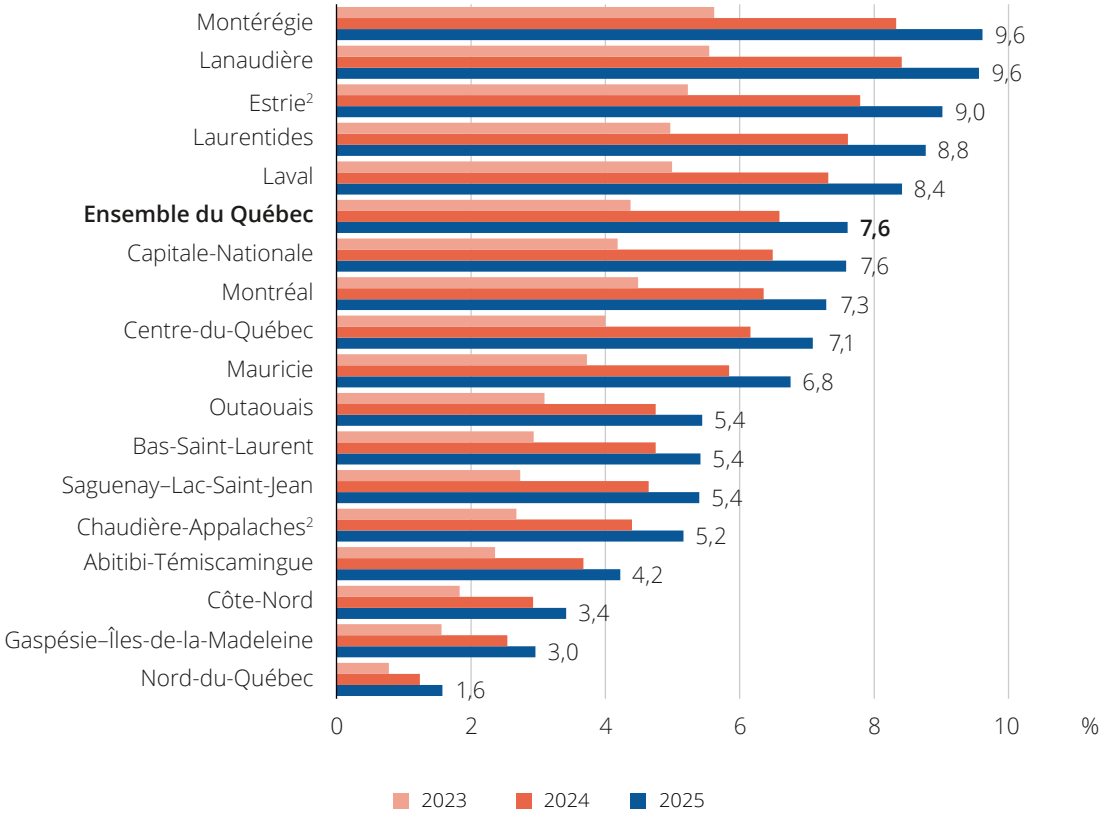
En Montérégie et dans Lanaudière, les véhicules électriques légers représentent près de 10 % du parc de véhicules légers[1,2] de leur région

Le poids des véhicules électriques légers dans le parc de véhicules légers a augmenté chaque année, passant de 1,2 % au 31 décembre 2019 (donnée non présentée) à 7,6 % en 2025. Les régions périphériques de Montréal et l'Estrie présentent une part des véhicules électriques plus élevée que celle de l'ensemble du Québec (figure 9.2). En Montérégie et dans Lanaudière, les véhicules électriques légers représentent respectivement 9,6 % du total de véhicules légers en circulation dans leur région. À l'opposé, cette part est inférieure à 5 % dans les régions du Nord-du-Québec (1,6 %), de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (3,0 %), de la Côte-Nord (3,4 %) et de l'Abitibi-Témiscamingue (4,2 %). De manière générale, plus la proportion de véhicules électriques légers est élevée dans une région, plus sa croissance a été rapide au cours de la dernière année, et inversement.

Suite à la page 153

Figure 9.2

Part de véhicules électriques légers dans le total de véhicules légers en circulation[1], régions administratives[2] et ensemble du Québec, 2023 à 2025



1. Le nombre total de véhicules légers en circulation concerne le nombre d'automobiles et de camions légers, y compris les véhicules non précisés, de promenade ainsi que d'utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale.
2. À partir de 2024, les données tiennent compte du transfert de la municipalité de Courcelles de la MRC du Granit en Estrie à celle de Beauce-Sartigan en Chaudière-Appalaches, à la suite de la fusion des municipalités de Courcelles et de Saint-Évariste-de-Forsyth survenue le 1er janvier 2024. L'effet de ce changement de découpage est négligeable et n'entraîne pas de bris de série.

Note : Données au 31 décembre.

Sources : Données sur les véhicules électriques : Société de l'assurance automobile du Québec. Adaptation par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'Institut de la statistique du Québec.

Données sur les véhicules légers : Société de l'assurance automobile du Québec. Adaptation par l'Institut de la statistique du Québec.

---

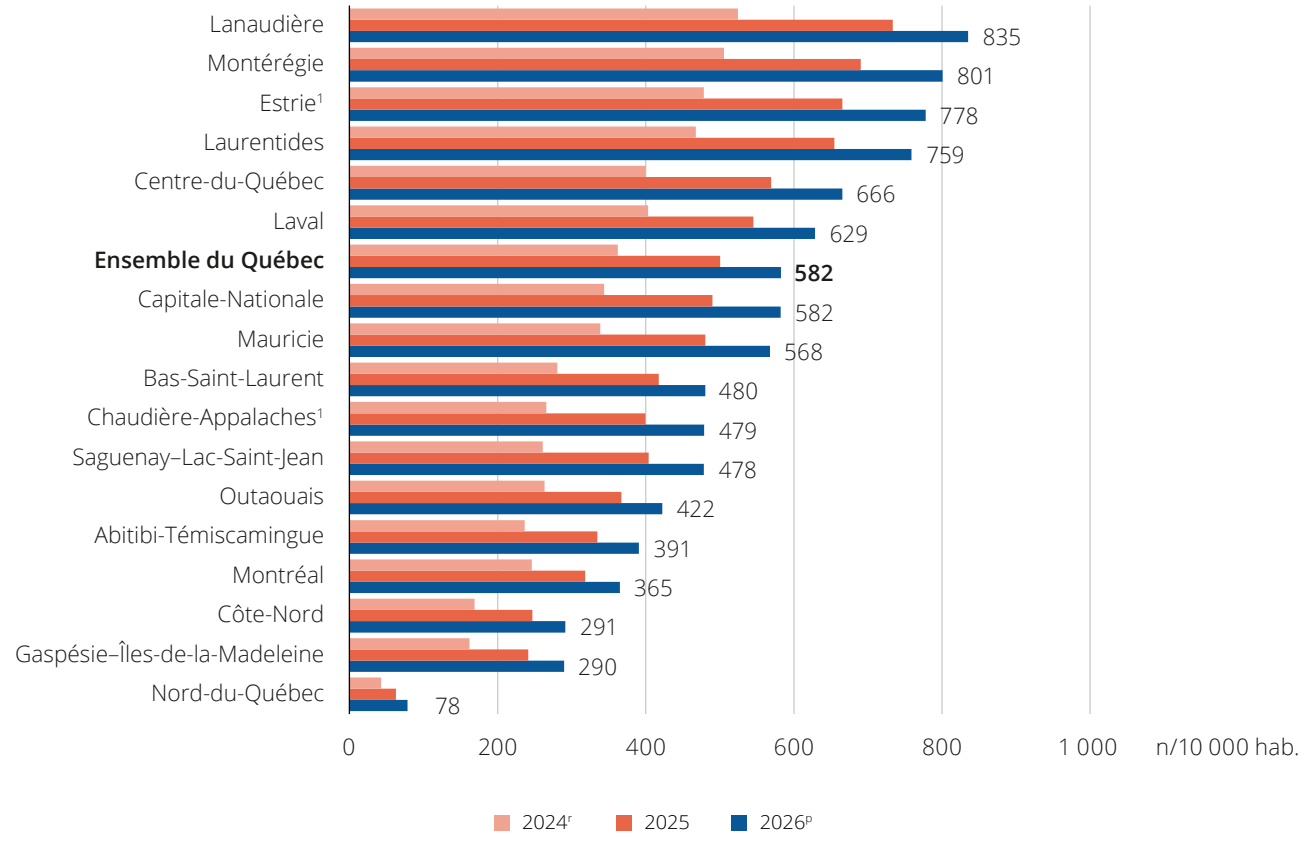
1. À des fins de comparabilité, les données utilisées pour la relation avec le parc automobile sont celles au 31 décembre, autant pour le nombre de véhicules électriques que pour le nombre de véhicules légers en circulation. Les données des véhicules légers en circulation proviennent des données sur les immatriculations de la SAAQ.
2. À compter du 31 décembre 2024, le nombre de véhicules électriques légers et le nombre total de véhicules légers ne reposent plus sur la même définition. L'effet de cette différence est négligeable et ne compromet pas la comparabilité des données. Voir l'encadré Données et méthodologie pour plus d'information.

Lanaudière se distingue par un nombre élevé de véhicules électriques par 10 000 habitants de 15 ans et plus

En 2026, les régions périphériques de Montréal sont caractérisées par un nombre de véhicules par 10 000 habitants plus élevé que l'ensemble du Québec. Parmi celles-ci, Lanaudière présente le nombre le plus élevé de véhicules électriques par 10 000 habitants de 15 ans et plus de la province, de l'ordre de 835 véhicules (figure 9.3). À l'autre bout du spectre, les régions du Nord-du-Québec, de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine et de la Côte-Nord sont celles qui comptent le plus petit ratio de véhicules électriques par 10 000 habitants. Parmi les cinq régions où le nombre de véhicules électriques par 10 000 habitants est le plus faible, Montréal est la seule région à caractère urbain.

Figure 9.3

Nombre de véhicules électriques légers par 10 000 habitants de 15 ans et plus, régions administratives[1] et ensemble du Québec, 2024 à 2026



1. Selon le découpage administratif de l'Estrie et de Chaudière-Appalaches entré en vigueur le 1er janvier 2024.

Note : Données au 31 mars pour les véhicules électriques légers et au 1er juillet de l'année précédente pour la population.

Sources : Données sur les véhicules électriques : Société de l'assurance automobile du Québec. Adaptation par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'Institut de la statistique du Québec.

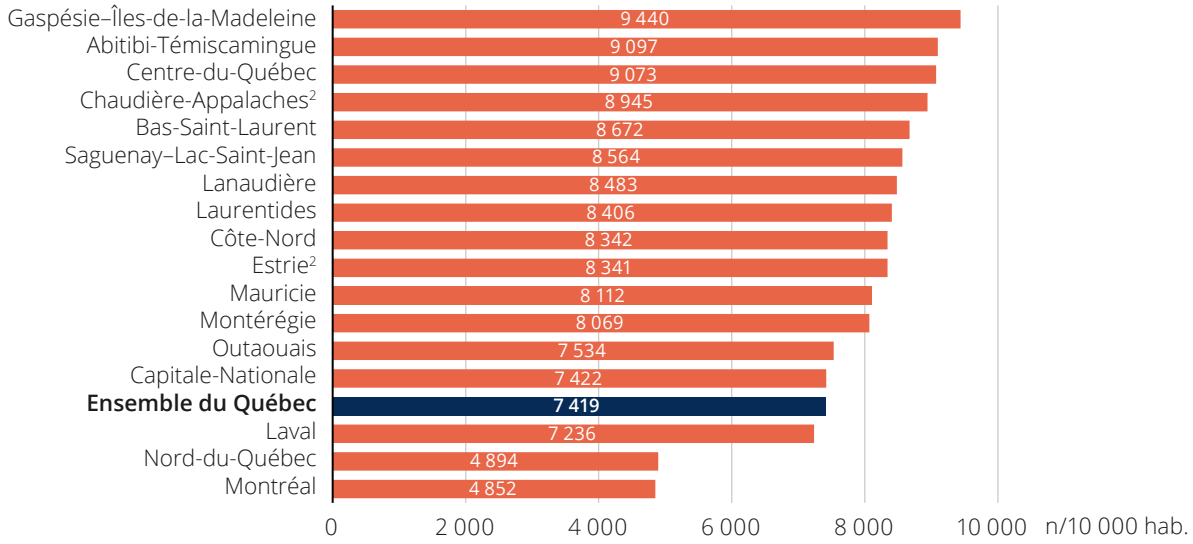
Données sur la population : Institut de la statistique du Québec. Statistique Canada, Estimations démographiques annuelles (régions infraprovinciales, janvier 2026). Adaptation par l'Institut de la statistique du Québec.

Les régions éloignées des grands centres sont caractérisées, de manière générale, par un taux de motorisation[1,2] élevé

Au 31 décembre 2025[3], la région de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine arrive en tête du classement, avec 9 440 véhicules légers pour 10 000 habitants de 15 ans et plus (figure 9.4). Les régions qui suivent sont l'Abitibi-Témiscamingue (9 097), le Centre-du-Québec (9 073) et Chaudière-Appalaches (8 945). À l'opposé, les régions du Nord-du-Québec et de Montréal enregistrent toutes deux un taux de motorisation d'un peu moins de 4 900 véhicules pour 10 000 habitants, soit un taux nettement inférieur à celui de la moyenne québécoise (7 419), une similitude qui s'inscrit toutefois dans des contextes régionaux fort différents.

Figure 9.4

Taux de motorisation[1], régions administratives[2] et ensemble du Québec, 2025



1. Le nombre total de véhicules légers en circulation concerne le nombre d'automobiles et de camions légers, y compris les véhicules non précisés, de promenade ainsi que d'utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale.
2. À partir de 2024, les données tiennent compte du transfert de la municipalité de Courcelles de la MRC du Granit en Estrie à celle de Beauce-Sartigan en Chaudière-Appalaches, à la suite de la fusion des municipalités de Courcelles et de Saint-Évariste-de-Forsyth survenue le 1er janvier 2024. L'effet de ce changement de découpage est négligeable et n'entraîne pas de bris de série.

Notes : Données sur la population au 1er juillet 2025 et données sur les véhicules légers au 31 décembre 2025.

Données provisoires.

Sources : Données sur les véhicules électriques : Société de l'assurance automobile du Québec. Adaptation par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'Institut de la statistique du Québec.

Données sur la population : Institut de la statistique du Québec. Statistique Canada, Estimations démographiques annuelles (régions infraprovinciales, janvier 2026). Adaptation par l'Institut de la statistique du Québec.

1. Voir la section Concepts et définitions à la fin du chapitre.
2. Les données sur le total de véhicules légers ne reposent plus sur la même définition que les données sur les véhicules électriques légers. Voir l'encadré Données et méthodologie pour plus d'information.
3. Données sur la population au 1er juillet 2025 et données sur les véhicules légers au 31 décembre 2025.

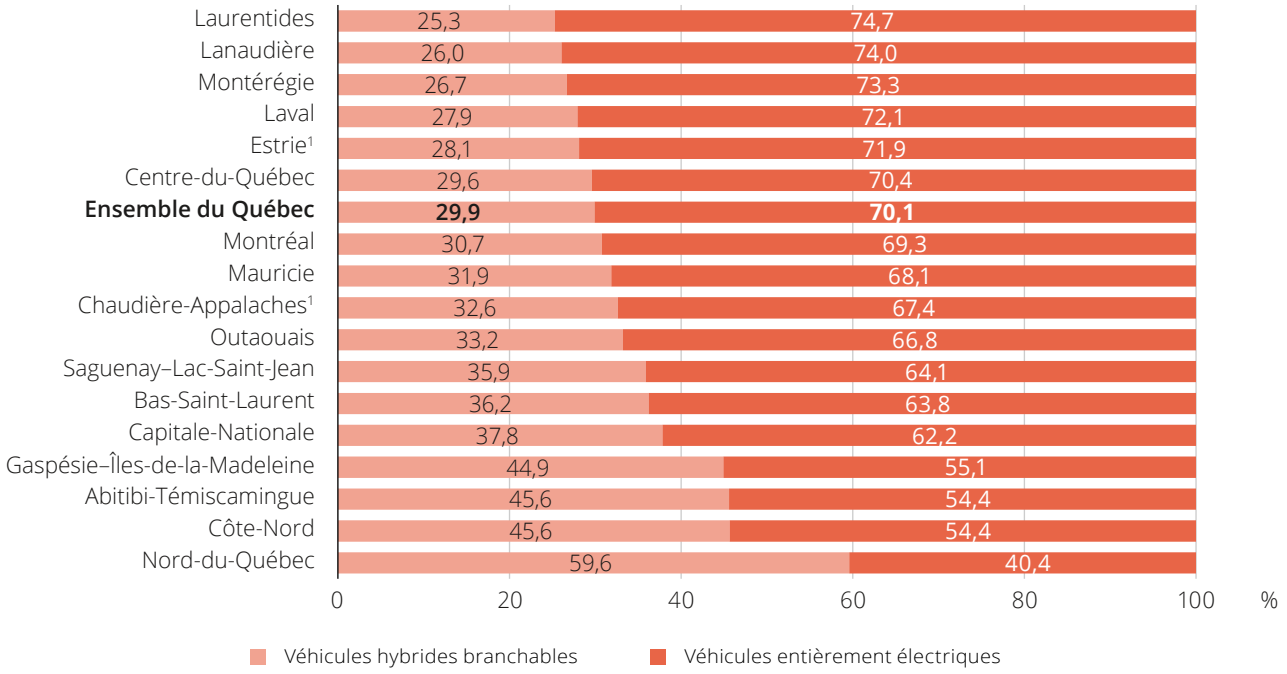
Au fil des ans, la répartition entre les véhicules entièrement électriques et les véhicules hybrides branchables s'est inversée

Minoritaires jusqu'en 2019, les véhicules entièrement électriques représentent, en 2026, 70,1 % des véhicules électriques du Québec (figure 9.5). Cette part a peu varié par rapport à l'année précédente (– 0,2 point de pourcentage), ce qui contraste avec la hausse de près de 4 points qu'elle avait enregistrée entre 2024 et 2025. En effet, alors que toutes les régions ont enregistré une hausse de cette proportion entre 2024 et 2025 (variations entre 2,0 et 6,2 points), la majorité des régions présentent des baisses de faible ampleur entre 2025 et 2026 (10 régions présentent des baisses inférieures à un point de pourcentage) (données non présentées).

En 2026, la part des véhicules entièrement électriques est supérieure à celle des véhicules hybrides branchables dans toutes les régions à l'exception du Nord-du-Québec où ils représentent 40,4 % des véhicules électriques légers. D'ailleurs, cette région, dont la proportion de véhicules entièrement électriques avait augmenté d'un peu plus de 5 points entre 2024 et 2025, a vu cette part diminuer de 6 points entre 2025 et 2026, ce qui représente la plus forte baisse de toutes les régions. La part des véhicules entièrement électriques tend à être légèrement plus importante dans les régions périphériques de Montréal. À l'inverse, les régions plus éloignées des grands centres, comme la Côte-Nord et l'Abitibi-Témiscamingue, présentent une proportion plus faible de véhicules entièrement électriques.

Figure 9.5

Proportion de véhicules hybrides branchables et de véhicules entièrement électriques, régions administratives[1] et ensemble du Québec, 2026



1. Selon le découpage administratif de l'Estrie et de Chaudière-Appalaches entré en vigueur le 1er janvier 2024.

Note : Données au 31 mars.

Source : Société de l'assurance automobile du Québec. Adaptation par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'Institut de la statistique du Québec..

Les bornes de recharge

Il existe trois types de recharge pour les véhicules électriques, soit la recharge de base de niveau 1, à partir d'une prise électrique standard de 120 volts à courant alternatif, la recharge de niveau 2, à partir de bornes de recharge de 240 volts à courant alternatif, et la recharge rapide, à partir de bornes de recharge de 400 volts à courant continu. Selon Hydro-Québec, près de 90 % des besoins de recharge des véhicules électriques sont comblés à la maison ou sur les lieux de travail. Pour ce qui est des 10 % restants, les besoins peuvent être comblés à l'aide de bornes de recharge de niveau 2 ou de recharge rapide disponibles dans des lieux publics (Hydro-Québec s.d). Ces dernières sont mises à la disposition des conducteurs de véhicules électriques via quelques réseaux publics, dont Le Circuit électrique (par Hydro-Québec) qui concentre un peu plus de la moitié des bornes de la province en 2026, de même que FLO, ChargePoint, RechargÉco, Electrify Canada, Tesla, et d'autres réseaux. Les bornes sont installées dans les stationnements de partenaires privés et institutionnels et leur déploiement s'étend aussi bien le long des grands axes routiers que dans les villes et villages.

Des bornes de recharge publiques dans toutes les régions du Québec

Entre le 31 mars 2019 et le 31 mars 2026, le nombre de bornes de recharge publiques[2] de l'ensemble du Québec est passé de 4 274 à 14 637 (cela exclut les bornes installées à domicile et les autres bornes privées, notamment les bornes en milieu de travail).

L'augmentation du nombre de bornes de recharge publiques s'inscrit dans le contexte de l'électrification croissante du parc automobile québécois. Afin de favoriser le déploiement des infrastructures de recharge, la *Stratégie québécoise sur la recharge de véhicules électriques 2023-2030* prévoit des investissements et des aides financières visant notamment à soutenir les initiatives du secteur privé en matière de recharge publique (Gouvernement du Québec 2023).



Marc Bruxelle / iStock

Les réseaux de bornes publiques s'étendent à l'ensemble des régions du Québec, y compris le Nord-du-Québec, où l'on trouve un peu plus d'une vingtaine de bornes de recharge en 2026. C'est toujours à Montréal que se trouve le plus grand nombre de bornes de recharge (3 564), correspondant à un peu moins du quart de celles de la province (carte 9.1 et tableau 9.2). Les régions de la Montérégie (1 987) et de la Capitale-Nationale (1 319) suivent en importance.

Au cours de la dernière année, entre 2025 et 2026, le nombre de bornes de recharge a augmenté de 13,2 % dans l'ensemble du Québec. Parmi les régions, le Nord-du-Québec présente la croissance la plus forte (+ 31,3 %) et Lanaudière, la plus faible (+ 4,3 %). En termes absolus, c'est toutefois la Montérégie qui a accueilli le plus de nouvelles bornes de recharge (+ 262), alors que le Nord-du-Québec en a accueilli le moins (+ 5).

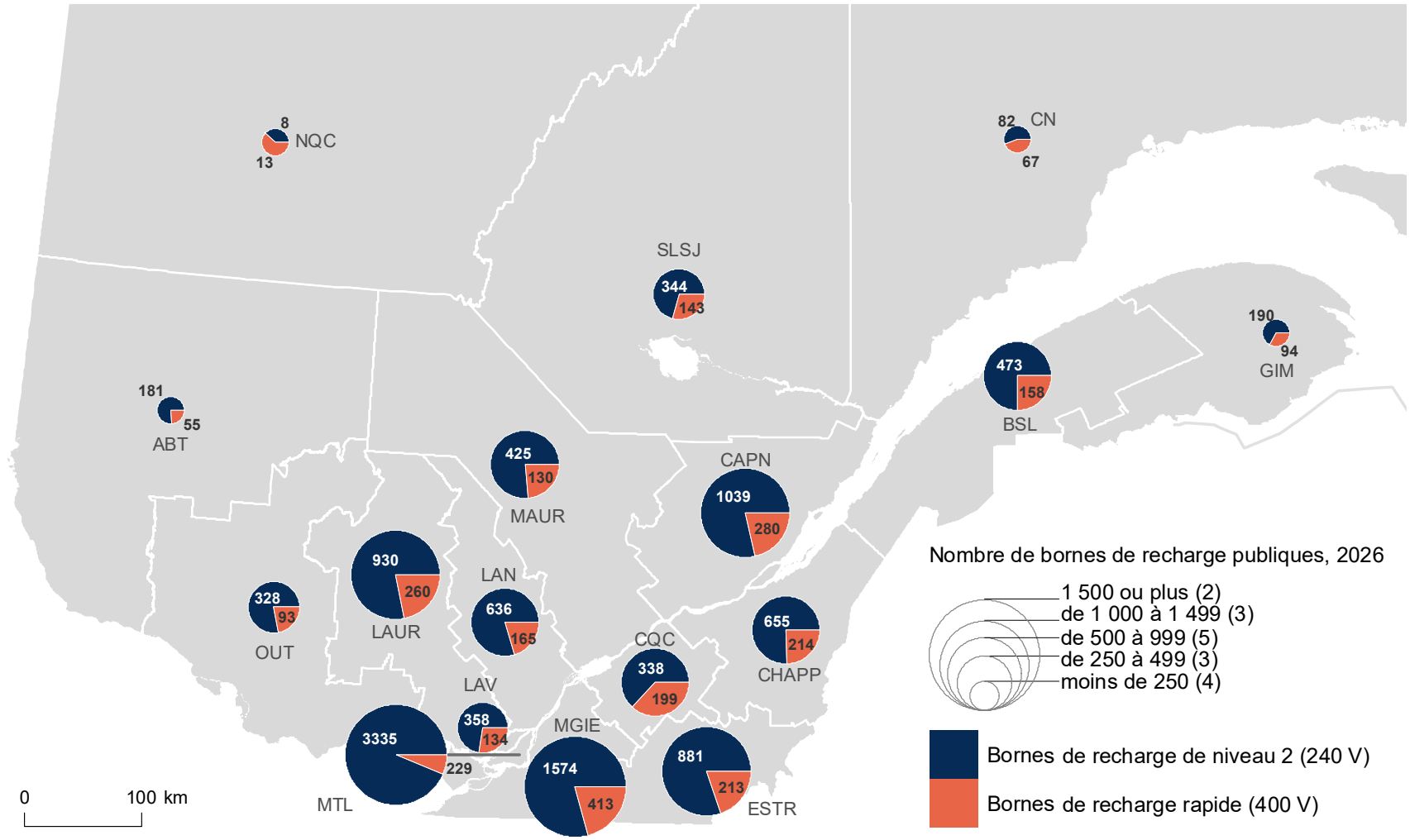
Les bornes de recharge de niveau 2 représentent la vaste majorité des bornes accessibles au public

Dans l'ensemble du Québec, les bornes de recharge de niveau 2 (240 volts) représentent 80,5 % des bornes accessibles au public, alors que les 19,5 % restants concernent les bornes de recharge rapide. Cette répartition varie d'une région à l'autre. À Montréal, 93,6 % des bornes de recharge sont de niveau 2. À l'opposé, la région du Nord-du-Québec est la seule région où l'on compte plus de bornes de recharge rapide (61,9 %) que de bornes de niveau 2 (38,1 %).

2. Une borne de recharge peut comporter plusieurs points de recharge, selon le nombre de véhicules qu'elle peut recharger simultanément.

Carte 9.1

Répartition des bornes de recharge publiques selon la rapidité de la recharge, régions administratives, 2026



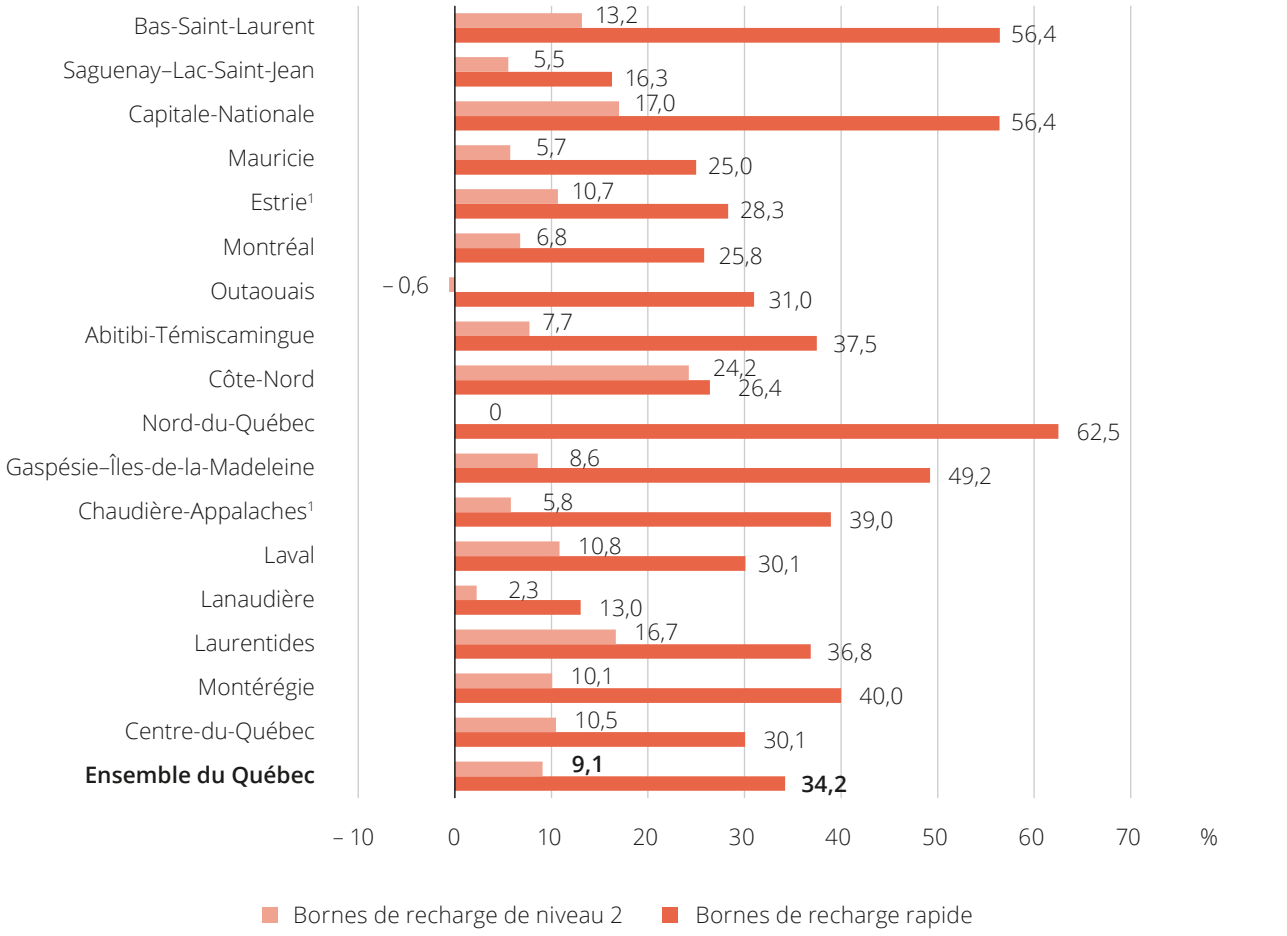
Note : Données au 31 mars.

Sources : Données sur les bornes de recharge : Mogile technologies inc. (mogiletech.com). Adaptation par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'Institut de la statistique du Québec.
Données sur les découpages administratifs : Ministère des Ressources naturelles et des Forêts, Système sur les découpages administratifs, 2026.

Au cours de la dernière année, la croissance a été plus forte pour les bornes de recharge rapide (+ 34,2 %) que pour les bornes de recharge de niveau 2 (+ 9,1 %) (figure 9.6). La Côte-Nord se distingue par la plus forte augmentation en pourcentage du nombre de bornes de recharge de niveau 2 entre 2025 et 2026 (+ 24,2 %). Elle est suivie par la Capitale-Nationale, qui a enregistré la seconde croissance en importance (+ 17,0 %). À l'inverse, l'Outaouais est la seule région qui a vu son nombre de bornes de recharge de niveau 2 diminuer (– 0,6 %). Dans le Nord-du-Québec, ce nombre est demeuré sable. En ce qui concerne les bornes de recharge rapide, les régions du Nord-du-Québec (+ 62,5 %), du Bas-Saint-Laurent et de la Capitale-Nationale (+ 56,4 % respectivement) sont celles ayant enregistré les croissances les plus fortes. À l'autre bout du spectre, Lanaudière et le Saguenay–Lac-Saint-Jean affichent les croissances les plus faibles, de 13,0 % et 16,3 % respectivement.

Figure 9.6

Variation annuelle du nombre de bornes de recharge publiques selon la rapidité de la recharge, régions administratives[1] et ensemble du Québec, 2025-2026



1. Selon le découpage administratif de l'Estrie et de Chaudière-Appalaches entré en vigueur le 1er janvier 2024.

Note : Données au 31 mars.

Source : Mogile technologies inc. (mogiletech.com). Adaptation par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'Institut de la statistique du Québec.

Le ratio de véhicules électriques par borne de recharge est inégal d'une région à l'autre

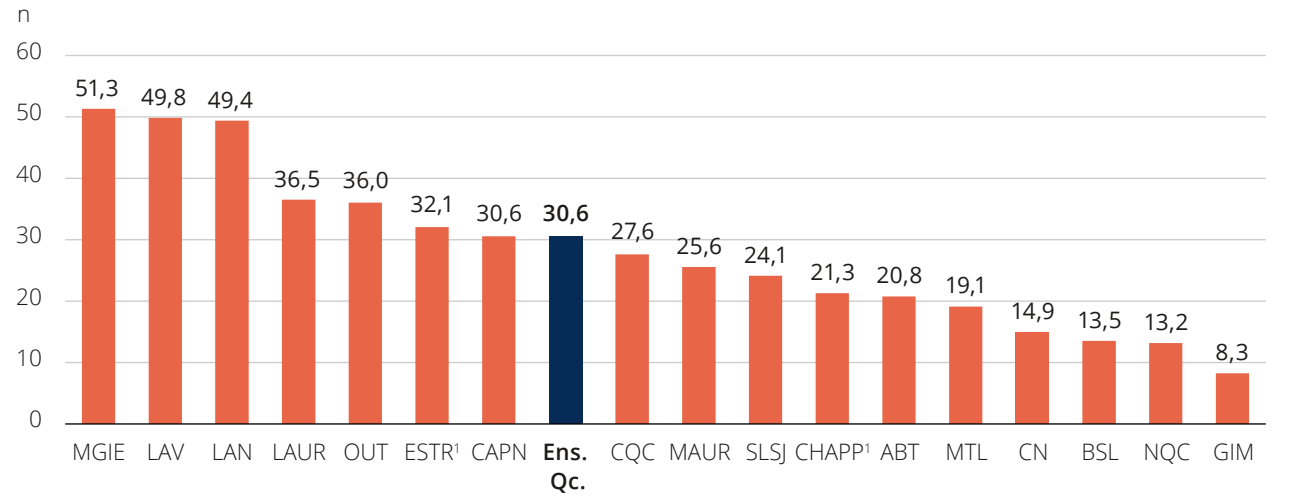
À l'échelle du Québec, entre 2019 et 2026, le nombre de véhicules électriques par borne de recharge a un peu plus que triplé, passant de 10,1 au 31 mars 2019 à 30,6 en 2026 (figure 9.7). La dernière année est néanmoins marquée par un ralentissement de la croissance de ce nombre. En effet, ce dernier a augmenté de seulement 3,7 % au cours de la dernière année, comparativement à des croissances annuelles autour de 20 % entre 2019 et 2025 (tableau 9.3). Une augmentation du ratio de véhicules électriques par borne signifie que le nombre de véhicules électriques a augmenté davantage par rapport aux bornes de recharge accessibles dans des lieux publics. Une croissance proportionnelle du parc de véhicules électriques et du nombre de bornes de recharge n'est pas nécessairement requise, dans la mesure où les infrastructures de recharge sont implantées dans des lieux fréquentés par les électromobilistes et offrent une vitesse de recharge adaptée à leurs besoins.

En 2026, la Montérégie compte 51,3 véhicules pour chaque borne de recharge, soit le nombre le plus élevé de toutes les régions. Il est également plus élevé dans les autres régions périphériques de Montréal, plus particulièrement dans les régions de Laval (49,8) et de Lanaudière (49,4). Dans les régions de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine (8,3), du Nord-du-Québec (13,2), du Bas-Saint-Laurent (13,5) et de la Côte-Nord (14,9), le nombre de véhicules électriques par borne de recharge est inférieur à 15.

Le nombre de véhicules électriques par borne de recharge a diminué dans 5 des 17 régions, alors qu'il a augmenté, dans des proportions variables, dans les autres régions entre 2025 et 2026. Dans les régions de la Côte-Nord, du Bas-Saint-Laurent, du Nord-du-Québec, de la Capitale-Nationale et des Laurentides, ce nombre a connu une baisse comprise entre 5,7 % et 2,5 %, selon la région. À l'inverse, les hausses les plus marquées ont été observées dans Lanaudière (+ 11,3 %), en Outaouais (+ 10,8 %) et au Saguenay–Lac-Saint-Jean (+ 9,9 %) (tableau 9.3).

Figure 9.7

Nombre de véhicules électriques légers en circulation par borne de recharge publique, régions administratives[1] et ensemble du Québec, 2026



1. Selon le découpage administratif de l'Estrie et de Chaudière-Appalaches entré en vigueur le 1er janvier 2024.

Note : Données au 31 mars.

Sources : Données sur les véhicules électriques : Société de l'assurance automobile du Québec. Adaptation par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'Institut de la statistique du Québec.

Données sur les bornes de recharge : Mogile technologies inc. (mogiletech.com). Adaptation par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'Institut de la statistique du Québec.

Informations statistiques complémentaires

La Vitrine statistique sur le développement durable de l'Institut de la statistique du Québec comprend une page consacrée à l'indicateur Véhicules électriques en circulation, qui présente l'évolution de la proportion de véhicules électriques légers en circulation au Québec, le nombre de véhicules électriques selon leur type ainsi que leur importance relative dans les différentes régions administratives.

Références

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2026), *À propos du programme Roulez vert.* Québec.ca, [En ligne], [www.quebec.ca/transports/transport-electrique/aide-financiere-vehicule-electrique/programme-roulez-vert] (Consulté le 9 juillet 2026).

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2023), *Stratégie québécoise sur la recharge de véhicules électriques*. Québec.ca, [En ligne], [www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/strategie-recharge-vehicules-electriques] (Consulté le 14 juillet 2026).

HYDRO-QUÉBEC (s.d.), *Durée et lieux de recharge des véhicules électriques*. Électrification des transports, [En ligne], [www.hydroquebec.com/electrification-transport/voitures-electriques/recharge.html] (Consulté le 9 juillet 2026).

STATISTIQUE CANADA (2024), *Archivé – Ventes de véhicules automobiles neufs, selon le genre de véhicule, inactif* [En ligne], [www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=2010000201] (Consulté le 14 juillet 2026).

TRANSPORTS CANADA (2026a), *Fermé : Incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE).* Gouvernement du Canada, [En ligne], [tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-electriques/incitatifs-vehicules-zero-emission-ivze] (Consulté le 9 juillet 2026).

TRANSPORTS CANADA (2026 b), *Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques.* Gouvernement du Canada, [En ligne], [tc.canada.ca/fr/transport-routier/technologies-novatrices/vehicules-electriques/programme-abordabilite-vehicules-electriques] (Consulté le 9 juillet 2026).

Concepts et définitions

Borne de recharge publique

Borne d'alimentation électrique de niveau 2 ou rapide destinée à la recharge des batteries des véhicules électriques, située sur un terrain public ou privé et accessible à toutes les clientèles.

Taux de motorisation

Le taux de motorisation est défini comme étant le rapport du nombre de véhicules légers au nombre d'habitants ou de ménages. Dans cette analyse, il est question du nombre de véhicules légers par 10 000 habitants de 15 ans et plus.

Véhicule électrique léger

Véhicule électrique dont le poids nominal brut du véhicule (PNBV) est de 4 536 kg ou moins[3]. Cette catégorie regroupe les automobiles, les camions légers et les véhicules non précisés.

Automobile

Véhicule dont le PNBV est de 4 536 kg ou moins, ayant pour fonction principale le transport de passagers et qui n'est pas monté sur un châssis de camion.

Camion léger

Véhicule dont le PNBV est de 4 536 kg ou moins, de type fourgonnette, fourgon, camionnette, véhicule utilitaire sport ou véhicule de tout usage.

Véhicule entièrement électrique

Véhicule dont la motorisation est entièrement électrique, qui utilise l'énergie provenant d'une batterie, laquelle doit être rechargée à partir d'une source externe d'électricité.

Véhicule électrique à basse vitesse

Véhicule automobile électrique aux dimensions généralement limitées, dont la vitesse maximale se situe entre 32 et 40 km/h.

Véhicule hybride branchable (auparavant véhicule hybride rechargeable)

Véhicule dont la motorisation est électrique et à essence, ou électrique et au diesel et dont la batterie peut être rechargée à partir d'une source externe d'électricité.

Véhicules en circulation

Les véhicules en circulation correspondent aux véhicules dont la plaque d'immatriculation est en vigueur à la date concernée, ce qui exclut les véhicules remisés, mis au rancart, gravement accidentés ou dont la plaque a été annulée pour toute autre raison.

3. Avant le 31 décembre 2024, les véhicules électriques légers étaient définis selon le type de véhicule. Pour plus de détails, consulter l'encadré Données et méthodologie.

Tableau 9.1

Nombre de véhicules électriques légers en circulation, régions administratives[1,2] et ensemble du Québec[3], 2019 à 2026

Région administrative	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Variation 2026/2025
				n					%
Bas-Saint-Laurent	751	1 277	1 810	2 505	..	4 904	7 385	8 547	15,7
Saguenay–Lac-Saint-Jean	793	1 372	2 051	3 071	..	6 282	9 865	11 754	19,1
Capitale-Nationale	4 056	5 068	8 465	11 426	..	23 086	33 639	40 334	19,9
Mauricie	1 377	2 197	3 107	4 214	..	8 233	11 912	14 190	19,1
Estrie[1,2]	2 365	3 891	5 326	11 112	..	20 930	29 654	35 069	18,3
Montréal	6 491	9 904	14 547	21 193	..	44 090	59 118	68 154	15,3
Outaouais	1 295	2 369	3 346	4 740	..	9 157	13 044	15 172	16,3
Abitibi-Témiscamingue	502	763	1 046	1 469	..	2 932	4 185	4 901	17,1
Côte-Nord	191	275	379	579	..	1 280	1 878	2 218	18,1
Nord-du-Québec	25	50	66	86	..	146	219	277	26,5
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	147	253	389	604	..	1 306	1 955	2 347	20,1
Chaudière-Appalaches[2]	1 324	2 261	3 299	4 696	..	9 983	15 258	18 515	21,3
Laval	2 386	3 965	5 449	7 822	..	15 214	21 046	24 526	16,5
Lanaudière	4 573	7 246	9 460	12 582	..	23 885	34 080	39 564	16,1
Laurentides	3 994	6 559	9 124	13 035	..	25 982	36 973	43 476	17,6
Montérégie[1]	11 492	19 206	26 743	32 782	..	62 697	87 049	101 970	17,1
Centre-du-Québec	1 377	2 267	3 168	4 409	..	8 703	12 579	14 832	17,9
Indéterminée et hors Québec[3]	83	81	167	588	..	871	1 114	1 591	42,8
Ensemble du Québec[3]	**43 222**	**69 004**	**97 942**	**136 913**	**..**	**269 681**	**380 953**	**447 437**	**17,5**

1. Le découpage géographique des régions de la Montérégie et de l'Estrie a été modifié le 28 juillet 2021 à la suite de la publication du décret 961-2021. À cette date, les MRC de La Haute-Yamaska et de Brome-Missisquoi ont changé de région administrative, passant de la Montérégie à l'Estrie. Cette modification entraîne un bris de série rendant impossible la comparaison des données relatives à ces deux régions administratives avant et après 2021.
2. À partir de 2024, les données tiennent compte du transfert de la municipalité de Courcelles de la MRC du Granit en Estrie à celle de Beauce-Sartigan en Chaudière-Appalaches, à la suite de la fusion des municipalités de Courcelles et de Saint-Évariste-de-Forsyth survenue le 1er janvier 2024. L'effet de ce changement de découpage est négligeable et n'entraîne pas de bris de série.
3. La région est indéterminée notamment lorsque le véhicule est immatriculé au Québec, mais acheté par un individu ou une entreprise établis à l'extérieur de la province. L'ensemble du Québec inclut les véhicules dont la région est indéterminée.

Note : Données au 31 mars.

Source : Société de l'assurance automobile du Québec. Adaptation par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'Institut de la statistique du Québec.

Tableau 9.2

Nombre de bornes de recharge publiques, régions administratives[1,2] et ensemble du Québec, 2019 à 2026

Région administrative	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Variation 2026/2025
					n				%
Bas-Saint-Laurent	170	223	255	284	313	433	519	631	21,6
Saguenay–Lac-Saint-Jean	102	169	189	216	263	335	449	487	8,5
Capitale-Nationale	407	507	552	602	716	865	1 067	1 319	23,6
Mauricie	179	306	303	342	370	467	506	555	9,7
Estrie[1,2]	247	285	329	586	685	843	962	1 094	13,7
Montréal	1 236	1 570	1 838	2 103	2 394	2 931	3 306	3 564	7,8
Outaouais	106	142	164	194	232	346	401	421	5,0
Abitibi-Témiscamingue	46	98	114	138	164	169	208	236	13,5
Côte-Nord	33	56	66	83	102	117	119	149	25,2
Nord-du-Québec	–	6	10	12	12	15	16	21	31,3
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	42	84	108	124	156	199	238	284	19,3
Chaudière-Appalaches[2]	160	237	292	374	421	560	773	869	12,4
Laval	161	196	228	275	293	387	426	492	15,5
Lanaudière	249	353	383	425	491	668	768	801	4,3
Laurentides	306	397	441	489	608	799	987	1 190	20,6
Montérégie[1]	691	953	1 089	1 053	1 165	1 500	1 725	1 987	15,2
Centre-du-Québec	139	182	202	231	316	402	459	537	17,0
Ensemble du Québec	**4 274**	**5 764**	**6 563**	**7 531**	**8 701**	**11 036**	**12 929**	**14 637**	**13,2**

1. Le découpage géographique des régions de la Montérégie et de l'Estrie a été modifié le 28 juillet 2021 à la suite de la publication du décret 961-2021. À cette date, les MRC de La Haute-Yamaska et de Brome-Missisquoi ont changé de région administrative, passant de la Montérégie à l'Estrie. Cette modification entraîne un bris de série rendant impossible la comparaison des données relatives à ces deux régions administratives avant et après 2021.
2. À partir de 2024, les données tiennent compte du transfert de la municipalité de Courcelles de la MRC du Granit en Estrie à celle de Beauce-Sartigan en Chaudière-Appalaches, à la suite de la fusion des municipalités de Courcelles et de Saint-Évariste-de-Forsyth survenue le 1er janvier 2024. L'effet de ce changement de découpage est négligeable et n'entraîne pas de bris de série.

Note : Données au 31 mars.

Source : Mogile technologies inc. (mogiletech.com). Adaptation par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'Institut de la statistique du Québec.

Tableau 9.3

Nombre de véhicules électriques en circulation par borne de recharge publique, régions administratives[1,2] et ensemble du Québec, 2019 à 2026

Région administrative	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Variation 2026/2025
					n				%
Bas-Saint-Laurent	4,4	5,7	7,1	8,8	..	11,3	14,2	13,5	– 4,8
Saguenay–Lac-Saint-Jean	7,8	8,1	10,9	14,2	..	18,8	22,0	24,1	9,9
Capitale-Nationale	10,0	10,0	15,3	19,0	..	26,7	31,5	30,6	– 3,0
Mauricie	7,7	7,2	10,3	12,3	..	17,6	23,5	25,6	8,6
Estrie[1,2]	9,6	13,7	16,2	19,0	..	24,8	30,8	32,1	4,0
Montréal	5,3	6,3	7,9	10,1	..	15,0	17,9	19,1	6,9
Outaouais	12,2	16,7	20,4	24,4	..	26,5	32,5	36,0	10,8
Abitibi-Témiscamingue	10,9	7,8	9,2	10,6	..	17,3	20,1	20,8	3,2
Côte-Nord	5,8	4,9	5,7	7,0	..	10,9	15,8	14,9	– 5,7
Nord-du-Québec	–	8,3	6,6	7,2	..	9,7	13,7	13,2	– 3,6
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	3,5	3,0	3,6	4,9	..	6,6	8,2	8,3	0,6
Chaudière-Appalaches[2]	8,3	9,5	11,3	12,6	..	17,8	19,7	21,3	7,9
Laval	14,8	20,2	23,9	28,4	..	39,3	49,4	49,8	0,9
Lanaudière	18,4	20,5	24,7	29,6	..	35,8	44,4	49,4	11,3
Laurentides	13,1	16,5	20,7	26,7	..	32,5	37,5	36,5	– 2,5
Montérégie[1]	16,6	20,2	24,6	31,1	..	41,8	50,5	51,3	1,7
Centre-du-Québec	9,9	12,5	15,7	19,1	..	21,6	27,4	27,6	0,8
Ensemble du Québec	**10,1**	**12,0**	**14,9**	**18,2**	**..**	**24,4**	**29,5**	**30,6**	**3,7**

1. Le découpage géographique des régions de la Montérégie et de l'Estrie a été modifié le 28 juillet 2021 à la suite de la publication du décret 961-2021. À cette date, les MRC de La Haute-Yamaska et de Brome-Missisquoi ont changé de région administrative, passant de la Montérégie à l'Estrie. Cette modification entraîne un bris de série rendant impossible la comparaison des données relatives à ces deux régions administratives avant et après 2021.
2. À partir de 2024, les données tiennent compte du transfert de la municipalité de Courcelles de la MRC du Granit en Estrie à celle de Beauce-Sartigan en Chaudière-Appalaches, à la suite de la fusion des municipalités de Courcelles et de Saint-Évariste-de-Forsyth survenue le 1er janvier 2024. L'effet de ce changement de découpage est négligeable et n'entraîne pas de bris de série.

Note : Données au 31 mars.

Sources : Données sur les véhicules électriques : Société de l'assurance automobile du Québec. Adaptation par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'Institut de la statistique du Québec.
Données sur les bornes de recharge : Mogile technologies inc. (mogiletech.com). Adaptation par le ministère des Transports et de la Mobilité durable et l'Institut de la statistique du Québec.