

**Caractérisation énergétique et des émissions de gaz à effet
de serre (GES) du parc de véhicules légers immatriculés au
Québec pour les années 2013 à 2021**

Rapport final

Équipe de recherche

Pierre-Olivier Pineau
Titulaire, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal

Benoit Vincent, Ing.
Consultant et étudiant à la M.Sc. en science des données et analytique d'affaires, HEC
Montréal

Présenté à

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune
et des Parcs (MELCCFP)

Ministère des Transports du Québec (MTQ)

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

Guillaume Paré, MELCCFP

Mai 2023

Table des matières

| | |
|---|-----|
| Glossaire | 10 |
| Sommaire exécutif | 11 |
| 1. Introduction | 13 |
| 1.1 Mise en contexte du mandat..... | 13 |
| 1.2 Objectifs du mandat | 14 |
| 1.3 Structure du rapport..... | 14 |
| 2. Approche méthodologique | 15 |
| 3. Présentation des résultats | 16 |
| 3.1 Composition du parc de véhicules à l'étude..... | 16 |
| 3.2 Caractéristiques et évolution pour l'ensemble des V.L. ciblés | 22 |
| 3.3 Évolution des V.L. ciblés selon la classe de véhicule..... | 26 |
| 3.4 Évolution des V.L. ciblés selon la masse nette du véhicule..... | 33 |
| 3.5 Évolution des V.L. ciblés par région administrative et région métropolitaine | 37 |
| 3.6 Évolution des V.L. ciblés par type de motorisation | 53 |
| 3.7 Évolution des V.L. ciblés selon l'âge et le genre du propriétaire | 68 |
| 3.8 Évolution des V.L. ciblés au sein des secteurs gouvernementaux..... | 81 |
| 3.9 Évolution des V.L. ciblés à usage commercial..... | 84 |
| 3.10 Évolution des V.L. ciblés par fabricant et marque de véhicule..... | 92 |
| 3.11 Évolution des V.L. ciblés par année-modèle du véhicule | 103 |
| 4. Conclusion et faits saillants..... | 108 |
| Caractéristiques et évolution pour l'ensemble des V.L. ciblés | 108 |
| Évolution des V.L. ciblés selon la classe de véhicule..... | 109 |
| Évolution des V.L. ciblés selon la masse nette du véhicule..... | 110 |
| Évolution des V.L. ciblés par région | 110 |
| Évolution des V.L. ciblés par type de motorisation | 111 |
| Évolution des V.L. ciblés selon l'âge et le genre du propriétaire | 112 |
| Évolution des V.L. ciblés au sein des secteurs gouvernementaux..... | 113 |
| Évolution des V.L. ciblés à usage commercial..... | 114 |
| 5. Références bibliographiques | 116 |
| Annexes..... | 118 |
| Annexe 1. Objectifs spécifiques du projet | 119 |
| Annexe 2. Catégories de véhicules définies par RNCan..... | 121 |
| Annexe 3. Description des variables et nomenclature des données de la SAAQ..... | 122 |
| Annexe 4. Liste des fabricants selon la marque et l'année-modèle..... | 130 |

Liste des tableaux

| | |
|--|----|
| Tableau 1. Nombre total de véhicules immatriculés au Québec pour les années 2013 à 2021 | 16 |
| Tableau 2 Nombre de véhicules par catégorie pour la période 2013 à 2021 (masse nette inférieure à 4 545 kg) | 17 |
| Tableau 3. Nombre et proportion des V.L. par groupe d'âge du véhicule pour la période 2013 à 2021..... | 18 |
| Tableau 4. Nombre de V.L. âgés de 15 ans ou moins selon la masse nette du véhicule pour la période 2013 à 2021 | 18 |
| Tableau 5. Nombre de V.L. âgés de 15 ans ou moins selon la source utilisée pour assigner le TC et la classe de véhicule pour la période 2013 à 2021..... | 19 |
| Tableau 6. Nombre de V.L. de 15 ans ou moins répartis par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021 | 20 |
| Tableau 7. Caractéristiques des V.L. ciblés pour la période 2013 à 2021..... | 22 |
| Tableau 8. Nombre et répartition (en % des V.L. ciblés) des V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021 | 23 |
| Tableau 9. Nombre et répartition (en % des V.L. ciblés) des V.L. neufs pour la période 2013 à 2021..... | 23 |
| Tableau 10. TC moyen en ville, sur route et combiné des V.L. ciblés pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)..... | 24 |
| Tableau 11. TC moyen en ville, sur route et combiné des V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) | 24 |
| Tableau 12. TC moyen en ville, sur route et combiné des V.L. neufs pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)..... | 25 |
| Tableau 13. TE de GES moyen des V.L. ciblés pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km)..... | 25 |
| Tableau 14. TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) | 25 |
| Tableau 15. TE de GES moyen des V.L. neufs pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km)..... | 25 |
| Tableau 16. Nombre de V.L. ciblés par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021 | 27 |
| Tableau 17. Répartition des V.L. ciblés par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)..... | 27 |
| Tableau 18. Nombre de V.L. entrants et sortants par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021..... | 28 |
| Tableau 19. Répartition des V.L. neufs par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. neufs) | 28 |

| | |
|---|----|
| Tableau 20. TC moyen des V.L. ciblés par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) | 29 |
| Tableau 21. TC moyen par classe de V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) | 30 |
| Tableau 22. TC moyen par classe de V.L. neufs pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) | 30 |
| Tableau 23. TE de GES moyen par classe de V.L. ciblés pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) | 31 |
| Tableau 24. TE de GES moyen par classe de V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) | 32 |
| Tableau 25. TE de GES moyen par classe de V.L. neufs pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) | 32 |
| Tableau 26. Répartition des V.L. ciblés par masse nette pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)..... | 33 |
| Tableau 27. Répartition des V.L. entrants et sortants par masse nette du véhicule pour la période 2013 à 2021 | 34 |
| Tableau 28. Répartition des V.L. neufs par masse nette pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. neufs)..... | 34 |
| Tableau 29. TC moyen par masse nette des V.L. ciblés pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) | 35 |
| Tableau 30. TC moyen par masse nette des V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)..... | 35 |
| Tableau 31. TC moyen par masse nette des V.L. neufs pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) | 35 |
| Tableau 32. TE de GES moyen par masse nette des V.L. ciblés pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km)..... | 36 |
| Tableau 33. TE de GES moyen par masse nette des V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km)..... | 36 |
| Tableau 34. TE de GES moyen par masse nette des V.L. neufs pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km)..... | 36 |
| Tableau 35. Nombre de V.L. ciblés par région administrative pour la période 2013 à 2021* | 38 |
| Tableau 36. Répartition des V.L. ciblés par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) *..... | 38 |
| Tableau 37. Répartition des V.L. entrants et sortants par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) * | 39 |
| Tableau 38. Répartition des V.L. neufs par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. neufs) * | 40 |

| | |
|--|----|
| Tableau 39. TC moyen des V.L. ciblés par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) * | 41 |
| Tableau 40. TC moyen des V.L. entrants et sortants par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) * | 42 |
| Tableau 41. TC moyen des V.L. neufs par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) * | 43 |
| Tableau 42. TE de GES moyen des V.L. ciblés par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) * | 44 |
| Tableau 43. TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) * | 45 |
| Tableau 44. TE de GES moyen des V.L. neufs par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) * | 46 |
| Tableau 45. Nombre et répartition des V.L. ciblés (en % des V.L. ciblés) par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021* | 48 |
| Tableau 46. Répartition des V.L. entrants et sortants par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) * | 48 |
| Tableau 47. Répartition des V.L. neufs par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. neufs) * | 49 |
| Tableau 48. TC moyen des V.L. ciblés par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) * | 49 |
| Tableau 49. TC moyen des V.L. entrants et sortants par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) * | 50 |
| Tableau 50. TC moyen des V.L. neufs par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) * | 50 |
| Tableau 51. TE de GES moyen des V.L. par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) * | 51 |
| Tableau 52. TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) * | 52 |
| Tableau 53. TE de GES moyen des V.L. neufs par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) * | 52 |
| Tableau 54. Répartition des V.L. ciblés par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) * | 54 |
| Tableau 55. Nombre de V.L. diesel de 15 ans ou moins selon la masse nette et la source utilisée pour assigner le TC et la classe de véhicule pour la période 2013 à 2021 | 55 |
| Tableau 56. Nombre de V.L. diesel entrants, sortants et neufs par masse nette pour la période 2013 à 2021 | 57 |
| Tableau 57. Nombre de V.L. diesel ciblés par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021 | 57 |

| | |
|--|----|
| Tableau 58. TC moyen des V.L. ciblés par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) * | 59 |
| Tableau 59. TC moyen des V.L. entrants et sortants par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) ¹³ * | 59 |
| Tableau 60. TC moyen des V.L. neufs par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) * | 60 |
| Tableau 61. TC moyen par masse nette des V.L. diesel ciblés pour la période 2013 à 2021 | 60 |
| Tableau 62. TC moyen par classe de V.L. diesel ciblés pour la période 2013 à 2021 | 61 |
| Tableau 63. TE de GES moyen des V.L. ciblés par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) * | 63 |
| Tableau 64. TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) * | 63 |
| Tableau 65. TE de GES moyen des V.L. neufs par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) * | 63 |
| Tableau 66. TE de GES moyen par masse nette des V.L. diesel ciblés pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) | 64 |
| Tableau 67. TE de GES moyen par classe de V.L. diesel ciblés pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) | 65 |
| Tableau 68. Répartition des VEE, VHR et VH ciblés (en % des V.L. ciblés) et TC moyen (en litres/100 km) par masse nette pour la période 2013 à 2021 | 67 |
| Tableau 69. Répartition des V.L. ciblés par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) | 69 |
| Tableau 70. Répartition des V.L. entrants et sortants par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) | 70 |
| Tableau 71. Répartition des V.L. neufs par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) | 71 |
| Tableau 72. TC moyen des V.L. ciblés par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) | 72 |
| Tableau 73. TC moyen des V.L. entrants et sortants par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) | 73 |
| Tableau 74. TC moyen des V.L. neufs par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) | 74 |
| Tableau 75. TE de GES moyen des V.L. ciblés par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) | 75 |
| Tableau 76. TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) | 76 |

| | |
|--|----|
| Tableau 77. TE de GES moyen des V.L. neufs par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km)..... | 77 |
| Tableau 78. Répartition des V.L. ciblés (VEE, VHR et VH) par genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)..... | 78 |
| Tableau 79. Répartition des V.L. entièrement électriques (VEE) par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) | 79 |
| Tableau 80. Répartition des V.L. hybrides branchables (VHR) par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) | 80 |
| Tableau 81. Caractéristiques des V.L. ciblés au sein des secteurs gouvernementaux pour la période 2013 à 2021 | 82 |
| Tableau 82. TC moyen des V.L. ciblés au sein des secteurs gouvernementaux pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)..... | 83 |
| Tableau 83. TE de GES moyen des V.L. ciblés au sein des secteurs gouvernementaux pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) | 83 |
| Tableau 84. Caractéristiques des V.L. ciblés par type d'usage (personnel et commercial) pour la période 2013 à 2021 | 85 |
| Tableau 85. TC moyen des V.L. ciblés par type d'usage (personnel et commercial) pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) | 86 |
| Tableau 86. TE de GES moyen des V.L. ciblés par type d'usage (personnel et commercial) pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km)..... | 86 |
| Tableau 87. Nombre de V.L. ciblés à usage commercial par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021*..... | 87 |
| Tableau 88. Répartition des V.L. commerciaux par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. à usage commercial) * | 88 |
| Tableau 89. Nombre d'entreprises et répartition des V.L. ciblés selon le nombre de V.L. commerciaux immatriculés pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. à usage commercial) | 89 |
| Tableau 90. Répartition des V.L. commerciaux par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. à usage commercial)..... | 91 |
| Tableau 91. Répartition des V.L. ciblés par manufacturier pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)..... | 93 |
| Tableau 92. Répartition des V.L. ciblés par marque de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) | 94 |
| Tableau 93. TC moyen des V.L. ciblés par manufacturier pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)..... | 97 |
| Tableau 94. TC moyen des V.L. ciblés par marque de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) | 98 |

| | |
|--|-----|
| Tableau 95. TE de GES moyen des V.L ciblés par manufacturier pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km)..... | 100 |
| Tableau 96. TE de GES moyen des V.L ciblés par marque de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) | 101 |
| Tableau 97. Nombre de V.L ciblés par année-modèle pour la période 2013 à 2021 | 104 |
| Tableau 98. Répartition des V.L ciblés par année-modèle pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)..... | 105 |
| Tableau 99. TC moyen des V.L ciblés par année-modèle pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) | 106 |
| Tableau 100. TE moyen des V.L ciblés par année-modèle pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO ₂ e/km) | 107 |

Glossaire

Abréviations employées dans le texte

| | |
|------|--|
| CGT | classification géographique type |
| GES | gaz à effet de serre |
| kg | kilogrammes |
| km | kilomètres |
| kWh | kilowattheure d'électricité |
| Le | litre d'essence équivalent |
| NEQ | Numéro d'entreprise du Québec |
| NIV | Numéro d'identification du véhicule |
| PNBV | poids nominal brut du véhicule |
| RMR | région métropolitaine de recensement |
| RTA | région de tri d'acheminement |
| TC | taux de consommation d'énergie |
| TE | taux d'émissions de gaz à effet de serre |
| V.L. | véhicule léger |
| VEE | véhicule entièrement électrique |
| VH | véhicule hybride |
| VHR | véhicule hybride branchable |
| VTT | véhicule tout-terrain |
| VUS | véhicule utilitaire sport |

Acronymes

| | |
|------|---|
| ATUQ | Association du transport urbain du Québec |
| CDAT | Centre de données et d'analyse sur les transports |
| CTQ | Commission des transports du Québec |
| EPA | Environmental Protection Agency |
| ESP | ESP Data Solutions |
| FHA | Federal Highway Administration |
| HEC | École des Hautes Études Commerciales de Montréal |
| RNCa | Ressources naturelles Canada |
| SAAQ | Société de l'assurance automobile du Québec |
| TEQ | Transition Énergétique Québec |

Sommaire exécutif

Il y avait au Québec en 2021 un peu plus de 6 millions de véhicules immatriculés à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), dont près de 5 millions de véhicules légers (V.L.). Ces V.L., surtout personnels mais aussi commerciaux, sont responsables de la plus grande part de la consommation de produits pétroliers et d'émissions de gaz à effet de serre (GES) dans la province. Dans un contexte où la réduction de la consommation de produits pétroliers et des émissions de GES est une priorité pour la province, il est important de bien comprendre comment évolue la consommation d'énergie et les émissions de GES des V.L. Ce document présente les résultats de la caractérisation énergétique et des émissions de GES du parc de V.L. pour les années 2013 à 2021.

En continuité avec deux exercices similaires couvrant les années 2003 à 2008 et 2009 à 2012, une correspondance a été établie entre les véhicules immatriculés dans les registres de la SAAQ et les taux de consommation (TC) de chacun des modèles de véhicule, tels que publiés par Ressources naturelles Canada (RNCAN). La constitution d'une telle base de données permet de générer des informations sur le TC moyen des V.L., par année, par région, par classe de véhicule, par manufacturier, etc. Les taux d'émission (TE) de GES peuvent aussi être calculés et documentés à partir de ces informations. Un **rapport méthodologique** présente dans plus de détails les étapes nécessaires pour constituer une telle base de données.

Le présent rapport expose les résultats détaillés issus de la base de données 2013-2021 nouvellement constituée. Les principaux faits saillants sont les suivants :

- **Taille du parc automobile en hausse.** Le nombre de V.L. ciblés est en hausse au cours de la période d'analyse. Il est passé de 4,45 millions en 2013 à près de 4,75 millions en 2021, soit une augmentation de 6,6 % au cours de la période.
- **Nombre de VUS de plus en plus important.** On observe une augmentation importante des VUS ainsi qu'une réduction importante des V.L. compacts et intermédiaires. La proportion des VUS est passée de 20,4 % en 2013 à 35,0 % en 2021, soit une augmentation de près de 15 points de pourcentage.
- **Viellissement du parc automobile.** L'âge moyen des V.L. est passé de 6,7 à 7,2 ans entre 2013 et 2021, soit une augmentation de 7,2 %.
- **Davantage de véhicules électriques.** Le nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR) est également en progression. Pratiquement absents en 2012 (526 VEE et 837 VHR), le nombre de V.L. entièrement électriques atteint 71 852 en 2021, alors qu'il est de 57 240 pour les V.L. hybrides branchables.
- **Baisse de la consommation moyenne.** Le TC moyen des V.L. est en baisse, de 10,46 à 9,41 litres/100 km entre 2013 et 2021, soit une diminution de 10,0 % au cours de la période d'analyse.
- **Amélioration du taux d'émissions.** Le TE de GES moyen a aussi diminué progressivement au cours des années, passant de 248,9 à 220,6 grammes de CO₂e/km entre 2013 et 2021, soit une diminution de 11,4 %.

Ces observations sont en continuité avec les tendances observées durant la période 2003-2012, à quelques exceptions près. À ce chapitre, un **rapport complémentaire** présente spécifiquement les tendances observées pour les années 2013 à 2021.

Si les résultats présentés ici sont essentiels pour suivre l'évolution du parc automobile québécois, il est important de noter que les TC et TE documentés proviennent de données théoriques, selon les informations transmises à RNCAN par les différents manufacturiers de véhicules. La consommation réelle des véhicules dépend du type et des conditions de conduite de chaque véhicule. La consommation et les émissions totales dépendent en plus du nombre de véhicules et du kilométrage annuel parcouru. Ce rapport ne se penche pas sur la consommation et les émissions de GES totales du parc automobile, mais uniquement sur la consommation d'énergie par 100 km (TC) et les émissions de GES par km (TE).

1. Introduction

Mise en contexte du mandat

Ce rapport se situe dans la lignée de trois études précédentes sur la caractérisation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre (GES) du parc de véhicules légers immatriculés au Québec, pour les années 2003-2005 (Barla et al., 2008), 2006-2008 (Barla, 2011) et 2009-2012 (Miranda-Moreno et Zahabi, 2016). Ces études sont nécessaires pour comprendre les niveaux de consommation et d'émissions de GES des véhicules québécois, étant donné que l'information n'est pas directement disponible dans la base de données de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Les défis énergétiques et climatiques auxquels le Québec fait face demandent en effet une compréhension plus fine de la consommation de carburant des véhicules et de leurs émissions de GES. Sans cette caractérisation, le gouvernement et les organismes intéressés n'auraient aucun moyen de suivre l'évolution de l'efficacité énergétiques des véhicules roulant au Québec.

La consommation des véhicules légers (voitures et camions légers) est rapportée par les manufacturiers auprès de Ressources naturelles Canada (RNCan). Une base de données fédérale existe donc avec les consommations en carburant des principaux modèles de véhicules mis en marché au Canada (RNCan, 2022a). L'essentiel du travail technique de ce mandat consiste à associer une cote de consommation, ou « taux de consommation » (TC), issue de la base de données fédérale à chaque véhicule répertorié par la SAAQ. Un facteur d'émissions de GES peut alors être calculé en fonction du TC des véhicules.

Un exercice similaire est fait aux États-Unis par la U.S. Environmental Protection Agency (EPA). Le rapport annuel Automotive Trends Report (voir par exemple EPA, 2022) propose ainsi une analyse de l'évolution de la consommation et des émissions moyennes de la flotte de nouveaux véhicules légers aux États-Unis. Une différence importante, cependant, est que le rapport de la EPA se base sur la *production* de véhicules vendus aux États-Unis par les manufacturiers, et non sur l'ensemble des véhicules constituant le parc de véhicules des États-Unis. La EPA ne caractérise donc que les nouveaux véhicules entrant dans la flotte, contrairement au travail effectué dans le présent rapport, lequel caractérise non seulement les nouveaux véhicules immatriculés au Québec, mais aussi l'ensemble des véhicules légers. L'évolution de la consommation moyenne de la flotte de véhicules aux États-Unis est suivie par la U.S. Federal Highway Administration (FHA), dans ses rapports annuels Highway Statistics Series (FHA, 2022). Ces rapports ne donnent cependant pas autant de détails par manufacturiers ou d'autres variables, mais simplement une moyenne globale.

En 2021 et 2022, la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal a publié une série de trois rapports sur l'évolution du parc automobile de 1994 à 2019 au Québec : Morency et al. (2021a, 2021b et 2022). Ces rapports fournissent des informations extrêmement détaillées sur l'évolution des caractéristiques du parc automobile, mais pas sur l'évolution du TC moyen des véhicules. Ces rapports se penchent en profondeur sur les facteurs ayant mené à une augmentation du nombre de camions légers, ainsi que sur les impacts d'une telle augmentation.

Objectifs du mandat

L'un des objectifs généraux est d'obtenir un portrait de la consommation énergétique et des émissions de GES du parc québécois de véhicules légers afin de suivre son évolution dans le temps, d'évaluer les effets liés aux mesures qui sont et qui seront éventuellement mises en place et, éventuellement, planifier de nouvelles interventions dans le secteur des transports au Québec.

L'autre objectif, étroitement lié au précédent, est de faire ressortir différentes tendances à partir des constats établis dans le présent projet et dans les rapports précédents ainsi que les enjeux en termes de mobilité durable et de lutte contre les changements climatiques pour favoriser l'identification de stratégies et de pistes d'actions.

Pour plus de détails, les objectifs spécifiques du projet sont présentés en annexe 1.

Structure du rapport

Ce rapport présente les principaux résultats de la caractérisation du parc automobile du Québec pour les années 2013 à 2021. En plus du **rapport méthodologique** qui précède le présent rapport, un rapport distinct présente également les différentes tendances, enjeux et défis liés aux objectifs du Québec dans le domaine de la lutte contre les changements climatiques, et notamment ceux qui sont liés à l'électrification du parc de véhicules.

En résumé, ce rapport contient les trois sections suivantes :

- Un aperçu général de l'approche méthodologique (section 2). Il est à noter que le **rapport méthodologique** complet présente tous les détails à cet effet ;
- Une présentation des principaux résultats (section 3) ;
- Une conclusion sur les principaux résultats de la caractérisation du parc automobile (section 4).

2. Approche méthodologique

Ce projet suit une méthodologie similaire à celle développée par le Centre de données et d'analyse sur les transports (CDAT) de l'Université Laval lors d'études équivalentes effectuées pour les années 2003-2008 (voir Barla, 2011) et par la suite par l'Université McGill pour les années 2009-2012 (voir Miranda-Moreno et Zahabi, 2016). Contrairement aux caractérisations antérieures du parc automobile québécois, un **rapport méthodologique** distinct a été préparé. Ce dernier permet aux lecteurs intéressés par les détails méthodologiques de pouvoir se concentrer sur ceux-ci, et aux lecteurs intéressés par les résultats de pouvoir y avoir accès plus directement, dans le présent rapport.

Pour la bonne compréhension des résultats, il est néanmoins important de bien avoir à l'esprit les éléments suivants :

- Tous les taux de consommation (TC) et les taux d'émission (TE) de GES rapportés sont les TC et TE combinés¹, à moins d'indications contraires.
- Les TC rapportés sont des taux de consommation en *énergie*. La consommation des véhicules entièrement électriques et hybrides branchables est exprimée en équivalent de litres d'essence, et ces valeurs contribuent à faire diminuer les TC, en plus des gains d'efficacité des moteurs des voitures conventionnels. Un litre d'essence contient l'énergie équivalant à 8,9 kWh d'électricité (RNCAN, 2022b).
- Des comparaisons sont faites avec les résultats des études précédentes, mais sont parfois limitées aux changements méthodologiques (par ex. âge des véhicules dans Miranda-Moreno et Zahabi, 2016).
- Tous les résultats présentés dans ce rapport sont tributaires de la précision et de la qualité des différentes sources d'informations utilisées. À cet effet, on note entre autres, la possibilité d'erreurs sur les TC publiés par RNCAN, ceux obtenus lors du décodage des numéros d'identification des véhicules (NIV), ou bien ceux provenant des données d'archives correspondant aux périodes précédentes (2003-2012).

¹ Les données sur les TC et les TE de GES des véhicules correspondent au taux combiné, soit une pondération de conduite en ville (55 %) et sur autoroute (45 %).

3. Présentation des résultats

Cette section présente les principales observations et résultats d'analyses quant à la caractérisation et l'évolution du parc automobile du Québec pour les années 2013 à 2021. La suite se décline en 11 parties, à savoir :

- La composition du parc de véhicules à l'étude (section 3.1) ;
- Les caractéristiques et l'évolution pour l'ensemble des V.L. (section 3.2) ;
- L'évolution des V.L. selon la classe de véhicule (section 3.3) ;
- L'évolution des V.L. selon la masse nette du véhicule (section 3.4) ;
- L'évolution des V.L. par région administrative et région métropolitaine (section 3.5) ;
- L'évolution des V.L. par type de motorisation (section 3.6) ;
- L'évolution des V.L. selon l'âge et le genre du propriétaire (section 3.7) ;
- L'évolution des V.L. au sein des secteurs gouvernementaux (section 3.8) ;
- L'évolution des V.L. à usage commercial (section 3.9) ;
- L'évolution des V.L. par fabricant et marque du véhicule (section 3.10) ;
- L'évolution des V.L. par année-modèle du véhicule (section 3.11).

3.1 Composition du parc de véhicules à l'étude

Les données de la SAAQ incluent tous les véhicules immatriculés au Québec en date du 31 décembre de chaque année pour la période de 2013 à 2021. Ces derniers incluent les automobiles et camions légers, les motocyclettes, les véhicules-outils et les différents véhicules hors-route (par ex. VTT, motoneige, etc.). Le tableau 1 présente le nombre total de véhicules immatriculés au Québec pour chaque année de l'étude.

Tableau 1. Nombre total de véhicules immatriculés au Québec pour les années 2013 à 2021

| Année | Nombre de véhicules immatriculés |
|-------|----------------------------------|
| 2013 | 6 191 296 |
| 2014 | 6 240 274 |
| 2015 | 6 310 817 |
| 2016 | 6 416 355 |
| 2017 | 6 552 495 |
| 2018 | 6 608 283 |
| 2019 | 6 697 826 |
| 2020 | 6 834 689 |
| 2021 | 6 995 091 |

Comme pour les études précédentes, les véhicules ciblés pour les analyses sont limités uniquement aux véhicules légers (automobiles et camions légers), à l'exception des véhicules suivants – les termes entre parenthèses correspondent aux valeurs attribuées par la SAAQ pour chacune des variables :

- Les véhicules dont la masse nette² excède 3 850 kg (selon la SAAQ) et qui ne sont pas considérés comme des V.L. ;
- Les types de véhicules (variable TYVEH) ne correspondant pas à une automobile (AU) ou un camion léger (CA), soit les autobus ou minibus (AB), plaque amovible (AT), motocyclette (MC), cyclomoteur (CY) et véhicule-outil (VO), et tous les véhicules hors route incluant motoneige (MN), véhicules tout terrain (VT), souffleuse à neige (SN), etc.
- Les véhicules non autorisés à circuler sur le réseau routier et dont le type de lieu (variable TYLIEU) correspond aux catégories suivantes :
 - gares, ports ou aéroports (GP) ;
 - hors route (HR) ;
 - routes non reliées au réseau du Québec (NR).
- Les véhicules dont le type d'utilisation (variable TYUTILN) ne correspond pas à l'usage généralement attribué aux V.L., soit entre autres :
 - véhicules lourds utilisés à des fins personnelles (PERSO) ;
 - autobus publics (TPRPE) et privés (TPSPE) ;
 - remorques de chantier (CHANT) ;
 - véhicules outil d'hiver (HIVER) ;
 - motoneiges pour la location à court terme (LOCAT), etc.

Le tableau 2 présente pour la période 2013 à 2021, le nombre total de véhicules par catégorie et dont la masse nette est inférieure à 4 545 kg. À cet effet, on peut observer :

- Une augmentation du nombre total de V.L. (automobiles et camions légers) de l'ordre de 10,9 % au cours de la période d'analyse, soit un taux de croissance annuel moyen de 1,3 %. De plus, ce taux de croissance annuel est identique à celui observé lors de la période précédente (2009 à 2012);
- Une augmentation du nombre total de véhicules hors-route, particulièrement pour les motoneiges et les véhicules tout terrain (VTT).

Tableau 2 Nombre de véhicules par catégorie pour la période 2013 à 2021 (masse nette inférieure à 4 545 kg)

| Catégorie de véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | |
|--|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| Hors route | 723 730 | 727 429 | 731 092 | 742 559 | 765 020 | 778 600 | 797 765 | 837 510 | 881 415 | |
| Autre type de véhicule hors-route | 7 436 | 6 976 | 7 216 | 7 537 | 8 077 | 8 599 | 9 352 | 10 291 | 11 939 | |
| Motoneige | 184 182 | 182 283 | 180 511 | 184 680 | 196 963 | 201 077 | 207 369 | 222 434 | 233 767 | |
| Souffleuse à neige | 74 | 70 | 65 | 58 | 56 | 53 | 47 | 41 | 44 | |
| Véhicule tout terrain | 379 605 | 381 740 | 383 830 | 387 162 | 391 976 | 396 226 | 401 768 | 419 123 | 440 684 | |
| Véhicule-outil, tracteur de ferme | 152 696 | 156 626 | 159 705 | 163 355 | 168 195 | 172 896 | 179 456 | 185 855 | 195 224 | |
| V.L. (automobile et camion léger) | 5 010 503 | 5 052 920 | 5 111 096 | 5 192 511 | 5 288 750 | 5 319 620 | 5 388 327 | 5 478 871 | 5 557 777 | |
| Total | 5 734 147 | 5 780 265 | 5 842 110 | 5 934 986 | 6 053 687 | 6 098 139 | 6 186 010 | 6 316 300 | 6 439 103 | |

² La masse nette est une des variables contenues dans les données de la SAAQ. Selon Barla (2011), cette information provient du fabricant ou d'une révision de pesée, et s'apparente davantage à la masse en état de marche (incluant le carburant, mais sans chargement) qu'au poids nominal brut du véhicule (poids maximum incluant le chargement). Pour plus de détails sur la description des variables et la nomenclature des données de la SAAQ, voir l'Annexe 3.

Selon les critères cités précédemment et surtout afin de permettre une continuité et une cohérence avec les études précédentes (périodes 2003-2008 et 2009-2012), les véhicules ciblés pour les analyses sont aussi limités uniquement aux véhicules légers (automobiles et camions légers) qui sont âgés de 15 ans ou moins. Par exemple, lorsqu'on réfère au « parc de l'année 2013 », il faut comprendre l'ensemble des V.L. immatriculés et en droit de circuler le 31 décembre 2013 et dont l'année-modèle du véhicule est supérieure à 1998.

Le tableau 3 présente, pour la période 2013 à 2021, la répartition des V.L. ciblés selon l'âge des véhicules. À cet effet, on peut observer une augmentation du nombre et de la proportion de V.L. âgés de plus de 15 ans, lesquels sont passés de 337 913 en 2013 (6,8 % du parc) à 592 399 en 2021 (10,7 % du parc).

Tableau 3. Nombre et proportion des V.L. par groupe d'âge du véhicule pour la période 2013 à 2021

| Âge du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | |
|------------------------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| Âge (15 ans ou moins) | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 4 651 498 | 4 682 508 | 4 711 524 | 4 769 944 | 4 832 005 | 4 833 155 | 4 878 972 | 4 904 241 | 4 940 418 | |
| Proportion des V.L. (%) | 93,2 | 93,1 | 92,6 | 92,2 | 91,7 | 91,2 | 90,9 | 89,9 | 89,3 | |
| Âge (plus de 15 ans) | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 337 913 | 349 460 | 378 347 | 401 249 | 434 891 | 464 149 | 486 162 | 550 855 | 592 399 | |
| Proportion des V.L. (%) | 6,8 | 6,9 | 7,4 | 7,8 | 8,3 | 8,8 | 9,1 | 10,1 | 10,7 | |
| Total | 4 989 411 | 5 031 968 | 5 089 871 | 5 171 193 | 5 266 896 | 5 297 304 | 5 365 134 | 5 455 096 | 5 532 817 | |

Le tableau 4 présente, pour la période 2013 à 2021, le nombre de V.L. âgés de 15 ans ou moins répartis selon la masse nette du véhicule (selon la SAAQ). À cet effet, toujours pour assurer la continuité avec les études précédentes, on peut observer le nombre de V.L. dont la masse nette excède 3 850 kg et qui sont exclus des analyses. Au cours de la période observée, ceux-ci représentent donc environ 0,3 % du parc, soit 14 000 à 16 000 V.L. par année.

Tableau 4. Nombre de V.L. âgés de 15 ans ou moins selon la masse nette du véhicule pour la période 2013 à 2021

| Masse nette | Année de l'inventaire | | | | | | | | | |
|------------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 0 - 1 700 kg | 3 409 575 | 3 421 821 | 3 429 715 | 3 449 961 | 3 464 660 | 3 432 901 | 3 428 086 | 3 397 424 | 3 387 072 | |
| 1 701 - 3 850 kg | 1 241 923 | 1 260 687 | 1 281 809 | 1 319 983 | 1 367 345 | 1 400 254 | 1 450 886 | 1 506 817 | 1 553 346 | |
| 3 851 - 4 545 kg | 14 421 | 14 059 | 14 134 | 14 061 | 14 473 | 14 675 | 15 344 | 15 629 | 16 237 | |
| Total | 4 665 919 | 4 696 567 | 4 725 658 | 4 784 005 | 4 846 478 | 4 847 830 | 4 894 316 | 4 919 870 | 4 956 655 | |

Le tableau 5 présente, pour la période 2013 à 2021, le nombre de V.L. âgés de 15 ans ou moins répartis selon la source utilisée pour assigner le TC et la classe de véhicule³. D'une part, pour les données obtenues de l'étude précédente (Archives 2009-2012), les informations sur le TC et la classe de véhicule sont associées aux V.L. déjà présents dans le parc. D'autre part, les sources ESP Data et RNCAN reflètent le choix de la source pour l'attribution du TC des V.L., lequel est assujéti aux règles décrites à l'étape 12 du rapport méthodologique.

³ Voir l'Annexe 2 pour les détails sur les classes de véhicules définies par Ressources naturelles Canada (RNCAN).

Quant à l'information sur la classe de véhicule, celle-ci provient toujours de RNCAN⁴, telle que définie dans les différents Guides de consommation de carburant (voir par exemple RNCAN, 2019).

Lorsque la source est identifiée « non assigné », il s'agit de V.L. dont le NIV a été décodé et pour lequel il n'a pas été possible d'assigner un TC et une classe de véhicule. C'est le cas, notamment, des marques et modèles de véhicules (principalement fourgons et camionnettes) pour lesquels RNCAN ne publie aucune information (par ex. Ford Transit, F350, F450, Chevrolet 2500HD, 3500, Ram Promaster, etc.) ou dont la cylindrée du moteur est trop élevée pour qu'il y ait une correspondance exacte (par ex. les cylindrées supérieures à 6 litres). Lorsque la source est identifiée « décodage non complété », il s'agit de V.L. dont le NIV n'a pas été décodé, parce qu'il était incomplet ou erroné.

Selon les données présentées au tableau 5, on peut observer :

- Les données de l'étude précédente (Archives 2009-2012) constituent une source importante d'informations associées aux véhicules déjà présents dans le parc. Au cours de la période observée, leur proportion parmi les V.L. ciblés diminue avec l'ajout de véhicules neufs et l'exclusion des véhicules âgés de plus de 15 ans. Leur proportion est ainsi passée de 83,4 % en 2013 (3,88 millions de V.L.) à 28,1 % en 2021 (1,39 millions de V.L.).
- Le nombre de V.L. non assignés augmentent à chaque année. Il est passé de 61 528 en 2013 (1,3 % des V.L. ciblés) à 115 898 en 2021 (2,3 % des V.L. ciblés);
- Le nombre de V.L. non décodés est en forte diminution au cours de la période observée, ce qui s'explique par le fait que près de 75 % d'entre eux sont des V.L. dont l'année-modèle est antérieure à 2013. Leur nombre est passé de 121 114 en 2013 (2,6 % des V.L. ciblés) à 34 821 en 2021 (0,7 % des V.L. ciblés);
- Les V.L. pour lesquels il n'a pas été possible d'assigner un TC et une classe de véhicule (non assignés et non décodés) ne sont pas pris en compte dans les analyses concernant l'évolution des différents TC et TE de GES des V.L. au sein du parc de véhicules. Pour la période de 2013 à 2021, le nombre de ces V.L. demeure marginal, soit une proportion décroissante qui est passée de 3,9 % en 2013 à 3,0 % en 2021.

Tableau 5. Nombre de V.L. âgés de 15 ans ou moins selon la source utilisée pour assigner le TC et la classe de véhicule pour la période 2013 à 2021

| Source pour le TC et la classe du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | |
|--|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| Archives 2009-2012 | 3 881 262 | 3 505 508 | 3 133 150 | 2 819 586 | 2 513 008 | 2 177 633 | 1 892 680 | 1 639 604 | 1 389 634 | |
| ESP Data | 516 767 | 898 906 | 1 265 970 | 1 596 306 | 1 883 945 | 2 110 222 | 2 112 619 | 2 076 663 | 2 073 384 | |
| RNCAN | 70 827 | 109 326 | 153 957 | 204 188 | 286 517 | 399 893 | 727 672 | 1 039 465 | 1 326 681 | |
| Non assigné | 61 528 | 67 177 | 74 638 | 80 859 | 88 773 | 94 120 | 101 336 | 109 045 | 115 898 | |
| Décodage non complété | 121 114 | 101 591 | 83 809 | 69 005 | 59 762 | 51 287 | 44 665 | 39 464 | 34 821 | |
| Total | 4 651 498 | 4 682 508 | 4 711 524 | 4 769 944 | 4 832 005 | 4 833 155 | 4 878 972 | 4 904 241 | 4 940 418 | |

⁴ Source de données pour les TC et la classe de véhicule publiées par Ressources naturelles Canada (RNCAN) : <https://ouvert.canada.ca/data/fr/dataset/98f1a129-f628-4ce4-b24d-6f16bf24dd64>

Le tableau 6 présente, pour la période 2013 à 2021, le nombre de V.L. âgés de 15 ans ou moins répartis selon les différentes classes de véhicules définies par Ressources naturelles Canada (RNCAN). Comme pour les études précédentes, les véhicules ciblés pour les analyses excluent les classes No 1 (Minicompacte), 11 (Fourgon) et 12 (Véhicule à usage spécial). À cet effet, on peut observer que le nombre de V.L. pour les trois classes de véhicule qui sont exclues est marginal, soit moins de 1 % des véhicules ciblés pour chaque année.

Tableau 6. Nombre de V.L. de 15 ans ou moins répartis par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021

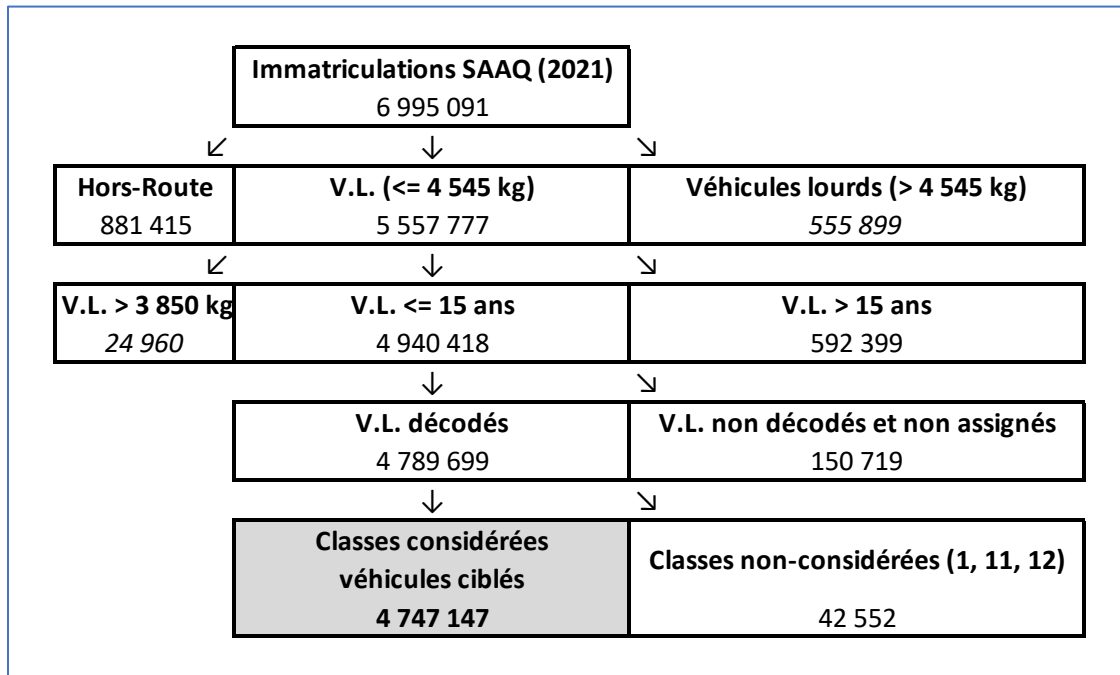
| Classe de véhicules | Année de l'inventaire | | | | | | | | | |
|------------------------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 1. Minicompacte | 6 411 | 9 353 | 11 064 | 11 639 | 11 984 | 12 076 | 11 985 | 11 900 | 11 787 | |
| 2. Deux Places | 28 893 | 27 772 | 26 335 | 25 430 | 25 535 | 24 295 | 23 248 | 21 991 | 20 889 | |
| 3. Sous-Compacte | 392 308 | 351 603 | 322 114 | 310 934 | 294 873 | 278 340 | 259 771 | 240 525 | 215 502 | |
| 4. Compacte | 1 373 742 | 1 361 071 | 1 331 367 | 1 278 834 | 1 218 233 | 1 139 610 | 1 085 787 | 1 025 942 | 975 949 | |
| 5. Intermediaire | 647 416 | 686 364 | 717 762 | 760 018 | 793 369 | 809 919 | 826 700 | 830 834 | 840 243 | |
| 6. Grande Berline | 103 106 | 100 192 | 97 169 | 96 129 | 98 437 | 99 951 | 99 069 | 96 094 | 90 716 | |
| 7. Familiale | 245 176 | 250 889 | 256 524 | 260 827 | 271 457 | 273 373 | 274 841 | 270 680 | 265 506 | |
| 8. Camionnette | 381 740 | 383 742 | 383 929 | 393 188 | 404 730 | 408 933 | 419 104 | 434 272 | 440 641 | |
| 9. Vus | 906 257 | 977 450 | 1 059 712 | 1 146 715 | 1 241 888 | 1 335 582 | 1 440 972 | 1 544 639 | 1 660 874 | |
| 10. Fourgonnette | 374 059 | 352 399 | 331 336 | 317 229 | 300 788 | 280 990 | 265 056 | 250 215 | 236 827 | |
| 11. Fourgon | 8 690 | 10 949 | 12 375 | 14 099 | 15 481 | 16 715 | 17 485 | 18 493 | 19 026 | |
| 12. Vehicule à usage spécial | 1 043 | 1 944 | 3 381 | 5 032 | 6 689 | 7 959 | 8 951 | 10 147 | 11 739 | |
| Total | 4 468 856 | 4 513 740 | 4 553 077 | 4 620 080 | 4 683 470 | 4 687 748 | 4 732 971 | 4 755 732 | 4 789 699 | |

En résumé, pour la suite de ce rapport et sauf indications contraires, les véhicules ciblés pour les analyses sont limités uniquement aux véhicules légers (automobiles et camions légers), à l'exception des véhicules suivants :

- Les véhicules dont la masse nette excède 3 850 kg (selon la SAAQ) ;
- Les véhicules non autorisés à circuler sur le réseau routier;
- Les véhicules dont le type d'utilisation ne correspond pas à l'usage généralement attribué aux V.L.;
- Les véhicules âgés de plus de 15 ans;
- Les véhicules dont la classe de véhicule correspond à une minicompacte, un fourgon ou un véhicule à usage spécial;
- Les véhicules pour lesquels il n'a pas été possible d'assigner un TC et une classe de véhicule (non assignés et non décodés).

La figure 1 présente la répartition des véhicules immatriculés à la SAAQ pour l'année 2021. Selon les données qui sont présentées aux tableaux 1 à 6 et compte tenu du nombre total de véhicules immatriculés pour l'année 2021 (6 995 091 véhicules), on peut observer la répartition des différents véhicules qui sont ainsi exclus des analyses. Dans ces conditions, pour l'année 2021, la taille de la population des V.L. ciblés pour la suite de ce rapport est donc de 4 747 147 véhicules.

Figure 1. Illustration de la répartition des véhicules immatriculés à la SAAQ en 2021



3.2 Caractéristiques et évolution pour l'ensemble des V.L. ciblés

Le tableau 7 présente, pour la période 2013 à 2021, l'évolution de certaines caractéristiques pour l'ensemble des V.L. ciblés. À cet effet, si on considère également les observations rapportées pour les périodes précédentes (2003-2012), on peut observer :

- Le nombre de V.L. ciblés est passé de 4,45 millions en 2013 à près de 4,75 millions en 2021, soit une augmentation de l'ordre de 6,6 % au cours de la période d'analyse;
- L'âge moyen des V.L. ciblés est passé de 6,69 ans en 2013 à 7,17 ans en 2021, soit une augmentation de 7,2 % au cours de la période d'analyse. Contrairement aux périodes précédentes, cette augmentation de l'âge moyen ne suit pas la réduction observée au cours des années 2003 à 2012;
- La cylindrée moyenne des V.L. ciblés est en légère diminution, passant de 2,6 litres en 2013 à 2,46 litres en 2021. Pour les périodes précédentes, la valeur de la cylindrée moyenne était demeurée à 2,6 litres pour toutes les années (2003 à 2012);
- La proportion des V.L. ciblés dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg est en hausse, passant de 24,7 % en 2013 à 29,5 % en 2021. Cette augmentation est également comparable aux périodes précédentes;
- Le nombre de V.L. ciblés avec moteur diesel présente des variations importantes au cours de la période d'analyse. Après un sommet en 2016 et une diminution importante en 2017, leur nombre connaît une légère augmentation depuis 2019. Cependant, il est important de mentionner que ces V.L. sont fortement sous-estimés dans la population étudiée par rapport aux véhicules immatriculés : ils ne représentent environ que 50 % du nombre réel de véhicules diesels. Plusieurs V.L. ont ainsi été exclus des analyses parce qu'il n'a pas été possible d'assigner un TC et une classe de véhicule (non assignés et non décodés). Pour plus de détails, voir la section 3.6 sur l'évolution des V.L. par type de motorisation.
- Le nombre de V.L. ciblés entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR) présente une augmentation importante au cours de la période d'analyse. Pour l'année 2021, le nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) est de 71 852, alors qu'il est de 57 240 pour les V.L. hybrides branchables (VHR).
- Le nombre de taxis est plutôt stable jusqu'en 2019, avant la réforme de la loi. Depuis la réforme, ces véhicules ne sont plus déclarés comme des taxis, ce qui explique qu'aucun véhicule ne soit répertorié comme tel depuis 2021.

Tableau 7. Caractéristiques des V.L. ciblés pour la période 2013 à 2021

| Caractéristiques des V.L. | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|--|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Nombre de V.L. assignés | 4 452 697 | 4 491 482 | 4 526 248 | 4 589 304 | 4 649 310 | 4 650 993 | 4 694 548 | 4 715 192 | 4 747 147 |
| Âge moyen (années) | 6,69 | 6,73 | 6,73 | 6,80 | 6,83 | 6,83 | 6,89 | 7,05 | 7,17 |
| Cylindrée moyenne (litres) | 2,60 | 2,59 | 2,57 | 2,55 | 2,54 | 2,52 | 2,50 | 2,48 | 2,46 |
| Proportion des V.L. dont la masse nette est supérieure à 1700 kg (%) | 24,7 | 25,0 | 25,3 | 25,8 | 26,4 | 27,1 | 27,8 | 28,8 | 29,5 |
| Nombre de V.L. diesel | 51 743 | 58 785 | 64 600 | 64 934 | 51 951 | 49 016 | 49 124 | 50 252 | 50 030 |
| Proportion de V.L. diesel (%) | 1,16 | 1,31 | 1,43 | 1,41 | 1,12 | 1,05 | 1,05 | 1,07 | 1,05 |
| Nombre de V.L. électriques | 768 | 1 867 | 3 588 | 5 707 | 9 592 | 18 770 | 34 275 | 50 401 | 71 852 |
| Proportion de V.L. électriques (%) | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,4 | 0,7 | 1,1 | 1,5 |
| Nombre de V.L. hybrides branchables | 1 542 | 3 189 | 4 674 | 7 816 | 12 231 | 21 222 | 32 533 | 42 586 | 57 240 |
| Proportion de V.L. hybrides (%) | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,5 | 0,7 | 0,9 | 1,2 |
| Nombre de V.L. appartenant au Gouvernement du Québec | 7 842 | 7 920 | 7 739 | 7 954 | 8 290 | 8 725 | 8 659 | 8 809 | 8 734 |
| Nombre de taxis | 8 211 | 8 252 | 8 242 | 8 214 | 8 191 | 8 173 | 8 105 | 621 | 0 |

Les tableaux 8 et 9 présentent, pour la période 2013 à 2021, le nombre et la répartition des V.L. entrants et sortants, ainsi que le nombre et la répartition des V.L. neufs pour l'ensemble des V.L. ciblés. D'une part, les V.L. entrants incluent les véhicules neufs, ceux qui sont importés au Québec ou encore, ceux qui étaient remisés et qui sont immatriculés de nouveau. D'autres part, les V.L. sortants incluent les V.L. qui sont remisés, hors d'usage, ou encore ceux qui atteignent la limite d'âge de 15 ans pour être inclus dans la population des V.L. ciblés. À ce chapitre, on peut observer :

- Le tableau 8 permet d'illustrer l'écart entre le nombre de V.L. entrants et sortants du parc. De façon générale, à l'exception de l'année 2020, le nombre de V.L. entrants est plus élevé que le nombre de V.L. sortants, ce qui explique la croissance du parc de véhicules. Pour l'année 2020, l'écart observé est plutôt en faveur des V.L. sortants.
- D'une part pour l'année 2020, le nombre de V.L. sortants présente une augmentation importante (486 114 V.L.), alors que le niveau habituel observé pour les années précédentes est de l'ordre de 400 000 V.L. À ce chapitre, il est probable qu'un nombre important de V.L. aient été remisés temporairement pendant la pandémie (Covid-19), d'où le nombre anormalement élevé de V.L. sortants. L'inventaire du parc de véhicules pour l'année 2022 pourra éventuellement confirmer cette hypothèse.
- D'autre part, le nombre de V.L. entrants pour l'année 2020 présente aussi une baisse importante (391 156 V.L.), alors que le niveau habituel est de l'ordre de 450 000 V.L. À ce chapitre, on estime que la pandémie avait également une incidence importante sur la disponibilité et la demande de V.L. neufs pendant cette période.
- Pour l'année 2021, le nombre de V.L. entrants remonte (418 690 V.L.), tout comme celui des V.L. neufs (374 790 V.L.), mais n'atteint pas un niveau comparable aux années 2013 à 2019. D'autre part, le nombre de V.L. sortants présente aussi une diminution importante, soit 187 294 V.L. Puisqu'on ne connaît pas l'inventaire du parc de véhicules pour l'année suivante (2022), ce nombre de V.L. sortants est sous-estimé et correspond uniquement aux V.L. qui sont âgés de 15 ans en 2021.
- À l'exception de l'année 2021, la proportion des V.L. entrants et sortants représente environ 8 à 10 % des V.L. ciblés, alors que la proportion des V.L. neufs représente 7 à 9 % des V.L. ciblés. Comparativement aux périodes précédentes, ces proportions sont similaires aux valeurs rapportées pour les années 2003 à 2012.
- Le tableau 9 permet aussi d'illustrer l'évolution du nombre de V.L. neufs, soit une augmentation entre 2013 et 2017, et ensuite une diminution entre 2018 et 2021.

Tableau 8. Nombre et répartition (en % des V.L. ciblés) des V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021

| Type de V.L. (entrant/sortant) | Année de l'inventaire | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| Entrant | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 425 264 | 428 524 | 446 499 | 452 213 | 464 653 | 457 556 | 454 643 | 391 156 | 418 690 | |
| Proportion des V.L. (%) | 9,6 | 9,5 | 9,9 | 9,9 | 10,0 | 9,8 | 9,7 | 8,3 | 8,8 | |
| Sortant | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 379 915 | 404 485 | 381 740 | 405 751 | 437 403 | 402 436 | 387 895 | 486 114 | 187 294 | |
| Proportion des V.L. (%) | 8,5 | 9,0 | 8,4 | 8,8 | 9,4 | 8,7 | 8,3 | 10,3 | 3,9 | |

Tableau 9. Nombre et répartition (en % des V.L. ciblés) des V.L. neufs pour la période 2013 à 2021

| Véhicules neufs | Année de l'inventaire | | | | | | | | | |
|-------------------------|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| Nombre de V.L. | 397 299 | 402 737 | 420 148 | 424 173 | 428 368 | 417 104 | 411 477 | 335 986 | 374 790 | |
| Proportion des V.L. (%) | 8,9 | 9,0 | 9,3 | 9,2 | 9,2 | 9,0 | 8,8 | 7,1 | 7,9 | |

Les tableaux 10 à 12 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TC moyen en ville, sur route et combiné⁵ pour l'ensemble des V.L. ciblés, pour les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que pour les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 10, le TC moyen (en ville, sur route et combiné) a diminué progressivement au cours des années. Le TC moyen combiné est ainsi passé de 10,5 litres/100 km en 2013 à 9,4 litres/100 km en 2021, ce qui correspond à une diminution de 10,0 % au cours de la période d'analyse. Cette diminution du TC combiné correspond aussi à une réduction moyenne de 0,75 % par année, laquelle est comparable à la réduction rapportée pour les années 2003 à 2012 (-0,7 %).
- Le tableau 11 permet d'illustrer l'écart entre le TC moyen des V.L. entrants et sortants du parc de véhicules. Pour le TC combiné, cet écart représente pour chaque année une réduction entre 1,2 et 1,6 litres/100 km.
- Au tableau 12, le TC moyen (en ville, sur route et combiné) des V.L. neufs ne diminue pas systématiquement au cours des différentes années, alors que pour les périodes précédentes (2003-2012), on observait plutôt une diminution soutenue du TC moyen des V.L. neufs. Il reste cependant que le TC moyen combiné est passé de 9,5 à 8,7 litres/100 km entre 2013 et 2021, soit une diminution de 8,1 % au cours de la période d'analyse.

Tableau 10. TC moyen en ville, sur route et combiné des V.L. ciblés pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| TC du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|----------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| TC (ville) | 11,8 | 11,7 | 11,5 | 11,3 | 11,2 | 11,0 | 10,9 | 10,7 | 10,6 | -10,7% |
| TC (route) | 8,7 | 8,6 | 8,5 | 8,4 | 8,3 | 8,2 | 8,1 | 8,1 | 8,0 | -8,6% |
| TC (combiné) | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | -10,0% |

Tableau 11. TC moyen en ville, sur route et combiné des V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| TC du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|---------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| TC (ville) | | | | | | | | | |
| Entrant | 10,9 | 10,6 | 10,6 | 10,7 | 10,6 | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,7 |
| Sortant | 12,4 | 12,4 | 12,3 | 12,1 | 12,0 | 11,9 | 11,7 | 11,5 | 11,7 |
| TC (route) | | | | | | | | | |
| Entrant | 8,0 | 7,8 | 7,8 | 8,0 | 8,0 | 7,9 | 7,9 | 7,9 | 7,8 |
| Sortant | 9,2 | 9,2 | 9,1 | 8,9 | 8,9 | 8,8 | 8,7 | 8,6 | 8,7 |
| TC (combiné) | | | | | | | | | |
| Entrant | 9,6 | 9,4 | 9,4 | 9,5 | 9,4 | 9,2 | 9,1 | 9,1 | 8,8 |
| Sortant | 10,9 | 11,0 | 10,9 | 10,7 | 10,6 | 10,5 | 10,4 | 10,2 | 10,4 |

⁵ Le TC combiné correspond à une pondération de 55% en ville et 45% sur route.

Tableau 12. TC moyen en ville, sur route et combiné des V.L. neufs pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| TC du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|----------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| TC (ville) | 10,8 | 10,5 | 10,5 | 10,7 | 10,5 | 10,2 | 10,0 | 9,8 | 9,6 | -11,3% |
| TC (route) | 7,9 | 7,8 | 7,8 | 8,0 | 8,0 | 7,9 | 7,9 | 7,8 | 7,7 | -2,2% |
| TC (combiné) | 9,5 | 9,3 | 9,3 | 9,5 | 9,4 | 9,2 | 9,1 | 8,9 | 8,7 | -8,1% |

Les tableaux 13 à 15 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TE de GES moyen pour l'ensemble des V.L. ciblés, pour les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que pour les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 13, le TE de GES moyen a diminué progressivement au cours des années, passant de 248,9 à 220,6 grammes de CO₂e/km entre 2013 et 2021, soit une diminution de 11,4 % au cours de la période d'analyse. Cette diminution du TE de GES moyen correspond aussi à une réduction moyenne de 0,76 % par année, laquelle est comparable à la réduction rapportée pour les années 2003 à 2012 (-0,73 %).
- Le tableau 14 permet d'illustrer l'écart entre le TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants du parc de véhicules. Cet écart représente pour chaque année une réduction du TE de GES moyen de l'ordre de 33 à 43 grammes de CO₂e/km.
- Au tableau 15, le TE de GES moyen des V.L. neufs présente aussi certaines hausses au cours des différentes années, alors que pour les périodes précédentes (2003-2012), on observait une diminution soutenue du TE des GES moyen des V.L. neufs. Globalement, le TE de GES moyen est quand même passé de 219,1 à 200,3 grammes de CO₂e/km entre 2013 et 2021, soit une diminution de 8,6 % au cours de la période d'analyse.

Tableau 13. TE de GES moyen des V.L. ciblés pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km)

| TE du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|--------------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| TE moyen (combiné) | 248,9 | 245,1 | 241,2 | 237,7 | 234,5 | 230,7 | 227,2 | 224,4 | 220,6 | -11,4% |

Tableau 14. TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km)

| TE du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|----------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Entrant | 223,3 | 218,5 | 218,1 | 220,5 | 218,8 | 213,0 | 209,4 | 208,1 | 201,9 |
| Sortant | 259,4 | 260,9 | 257,4 | 254,0 | 251,1 | 248,6 | 244,2 | 241,4 | 244,8 |

Tableau 15. TE de GES moyen des V.L. neufs pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km)

| TE du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|--------------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| TE moyen (combiné) | 219,1 | 224,0 | 212,8 | 214,6 | 217,5 | 215,9 | 205,0 | 194,2 | 200,3 | -8,6% |

3.3 Évolution des V.L. ciblés selon la classe de véhicule

Cette section présente l'évolution des V.L. ciblés pour les différentes classes de véhicules définies par Ressources naturelles Canada (RNCAN). Comme pour les études précédentes, les V.L. ciblés pour les analyses excluent les minicompacts, les fourgons ainsi que les véhicules à usage spécial.

Les tableaux 16 à 19 présentent, pour la période 2013 à 2021, le nombre et la répartition des V.L. ciblés par classe de véhicule, la répartition des V.L. entrants et sortants du parc ainsi que la répartition des V.L. neufs par classe de véhicule. Pour les V.L. entrants et sortants, il importe de rappeler le premier constat présenté au tableau 8 pour les années 2020 et 2021. En 2020, le nombre de V.L. sortants est plus important que les années précédentes, alors que le nombre de V.L. entrants est quant à lui plus faible. En 2021, le nombre de V.L. entrants demeure plus faible que les années précédentes, et le nombre de V.L. sortants est beaucoup plus faible que par le passé (environ 187 000 V.L. comparativement à plus de 400 000). À ce chapitre, on peut donc observer :

- Au tableau 16, le nombre de V.L. présente la plus forte augmentation pour les classes associées aux VUS et aux intermédiaires. Entre autres, le nombre de VUS est passé de 906 257 en 2013 à 1 660 874 en 2021, soit une augmentation de 83,3 % au cours de la période. De plus, cette augmentation du nombre de VUS poursuit la même tendance que celle rapportée au cours de la période précédente (2009-2012).
- Au tableau 17, la répartition des V.L. par classe de véhicule permet de mettre en évidence l'augmentation importante de la proportion des VUS au sein du parc de véhicules, de même que la réduction importante de la proportion des V.L. compacts. La proportion des VUS est ainsi passée de 20,4 % en 2013 à 35,0 % en 2021, soit une augmentation de près de 15 points de pourcentage. En contrepartie, la proportion des V.L. compacts est passée de 30,9 % du parc en 2013 à 20,6 % en 2021, soit une réduction de 10,3 points de pourcentage.
- Au tableau 18, le nombre de V.L. entrants et sortants du parc permet d'identifier une évolution importante pour les V.L. compacts et les VUS. Pour les premiers, un écart plus important en faveur des véhicules sortants (sortant > entrant) pour les années 2016 à 2020, soit de l'ordre de 6 à 8 points de pourcentage. De plus, contrairement à l'ensemble de la période, on observe finalement un écart inversé en faveur des véhicules entrants pour 2021 (2,5 points de pourcentage). Pour les VUS, il s'agit d'un écart encore plus important en faveur des véhicules entrants (entrant >> sortant). Pour l'ensemble de la période, cet écart est de l'ordre de 7 à 13 points de pourcentage, alors qu'en 2021 il atteint 31 points de pourcentage.
- Au tableau 19, la répartition des V.L. neufs permet d'illustrer l'augmentation importante des achats de VUS (23,8 points de pourcentage), et la réduction importante pour les V.L. compacts (-19,6 points de pourcentage) et les intermédiaires (-6,5 points de pourcentage). Pour les VUS, ces derniers représentaient 29,7 % des V.L. neufs en 2013, alors qu'ils représentent 53,5 % des V.L. neufs en 2021. En contrepartie, cette augmentation s'est faite au détriment des V.L. compacts et intermédiaires, lesquels ont vu leur pourcentage respectif diminuer à 9,3 % et 14,0 % en 2021.

Tableau 16. Nombre de V.L. ciblés par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021

| Classe de véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|--------------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 2. Deux Places | 28 893 | 27 772 | 26 335 | 25 430 | 25 535 | 24 295 | 23 248 | 21 991 | 20 889 |
| 3. Sous-Compacte | 392 308 | 351 603 | 322 114 | 310 934 | 294 873 | 278 340 | 259 771 | 240 525 | 215 502 |
| 4. Compacte | 1 373 742 | 1 361 071 | 1 331 367 | 1 278 834 | 1 218 233 | 1 139 610 | 1 085 787 | 1 025 942 | 975 949 |
| 5. Intermediaire | 647 416 | 686 364 | 717 762 | 760 018 | 793 369 | 809 919 | 826 700 | 830 834 | 840 243 |
| 6. Grande Berline | 103 106 | 100 192 | 97 169 | 96 129 | 98 437 | 99 951 | 99 069 | 96 094 | 90 716 |
| 7. Familiale | 245 176 | 250 889 | 256 524 | 260 827 | 271 457 | 273 373 | 274 841 | 270 680 | 265 506 |
| 8. Camionnette | 381 740 | 383 742 | 383 929 | 393 188 | 404 730 | 408 933 | 419 104 | 434 272 | 440 641 |
| 9. Vus | 906 257 | 977 450 | 1 059 712 | 1 146 715 | 1 241 888 | 1 335 582 | 1 440 972 | 1 544 639 | 1 660 874 |
| 10. Fourgonnette | 374 059 | 352 399 | 331 336 | 317 229 | 300 788 | 280 990 | 265 056 | 250 215 | 236 827 |
| Total | 4 452 697 | 4 491 482 | 4 526 248 | 4 589 304 | 4 649 310 | 4 650 993 | 4 694 548 | 4 715 192 | 4 747 147 |

Tableau 17. Répartition des V.L. ciblés par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)

| Classe de véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|--------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 2. Deux Places | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | -0,2 |
| 3. Sous-Compacte | 8,8 | 7,8 | 7,1 | 6,8 | 6,3 | 6,0 | 5,5 | 5,1 | 4,5 | -4,3 |
| 4. Compacte | 30,9 | 30,3 | 29,4 | 27,9 | 26,2 | 24,5 | 23,1 | 21,8 | 20,6 | -10,3 |
| 5. Intermediaire | 14,5 | 15,3 | 15,9 | 16,6 | 17,1 | 17,4 | 17,6 | 17,6 | 17,7 | 3,2 |
| 6. Grande Berline | 2,3 | 2,2 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,0 | 1,9 | -0,4 |
| 7. Familiale | 5,5 | 5,6 | 5,7 | 5,7 | 5,8 | 5,9 | 5,9 | 5,7 | 5,6 | 0,1 |
| 8. Camionnette | 8,6 | 8,5 | 8,5 | 8,6 | 8,7 | 8,8 | 8,9 | 9,2 | 9,3 | 0,7 |
| 9. Vus | 20,4 | 21,8 | 23,4 | 25,0 | 26,7 | 28,7 | 30,7 | 32,8 | 35,0 | 14,6 |
| 10. Fourgonnette | 8,4 | 7,8 | 7,3 | 6,9 | 6,5 | 6,0 | 5,6 | 5,3 | 5,0 | -3,4 |

Tableau 18. Nombre de V.L. entrants et sortants par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021

| Classe de véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|--------------------------|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 2. Deux Places | | | | | | | | | |
| Entrant | 1 772 | 1 380 | 1 170 | 1 011 | 1 431 | 1 059 | 970 | 715 | 724 |
| Sortant | 2 481 | 2 755 | 2 727 | 2 437 | 3 011 | 2 838 | 3 259 | 3 910 | 973 |
| 3. Sous-Compacte | | | | | | | | | |
| Entrant | 10 454 | 10 516 | 10 323 | 9 363 | 10 002 | 9 826 | 10 224 | 7 701 | 6 296 |
| Sortant | 51 659 | 39 923 | 22 090 | 28 984 | 26 629 | 30 167 | 30 615 | 39 152 | 41 920 |
| 4. Compacte | | | | | | | | | |
| Entrant | 122 417 | 113 864 | 113 223 | 87 601 | 78 188 | 70 249 | 63 644 | 46 022 | 42 026 |
| Sortant | 125 539 | 139 694 | 143 203 | 142 211 | 146 469 | 119 930 | 112 730 | 119 016 | 27 040 |
| 5. Intermediaire | | | | | | | | | |
| Entrant | 85 776 | 89 404 | 84 299 | 91 402 | 92 355 | 87 723 | 76 981 | 59 304 | 60 008 |
| Sortant | 48 051 | 50 977 | 47 806 | 57 662 | 68 451 | 58 656 | 55 882 | 71 465 | 36 348 |
| 6. Grande Berline | | | | | | | | | |
| Entrant | 7 419 | 7 637 | 8 108 | 7 723 | 11 024 | 11 530 | 8 638 | 5 665 | 5 557 |
| Sortant | 10 437 | 11 269 | 8 678 | 8 704 | 9 254 | 9 084 | 8 979 | 13 549 | 4 153 |
| 7. Familiale | | | | | | | | | |
| Entrant | 18 794 | 20 214 | 20 567 | 19 129 | 25 907 | 20 807 | 24 906 | 20 547 | 21 319 |
| Sortant | 14 296 | 14 873 | 14 647 | 16 008 | 18 426 | 23 168 | 25 391 | 32 449 | 18 437 |
| 8. Camionnette | | | | | | | | | |
| Entrant | 35 577 | 36 088 | 44 325 | 55 860 | 57 965 | 54 732 | 59 054 | 53 613 | 56 057 |
| Sortant | 32 599 | 42 897 | 41 218 | 41 803 | 45 608 | 44 052 | 38 732 | 51 328 | 18 478 |
| 9. Vus | | | | | | | | | |
| Entrant | 124 402 | 131 730 | 147 420 | 162 939 | 171 938 | 188 588 | 198 434 | 186 838 | 218 027 |
| Sortant | 55 303 | 63 010 | 68 824 | 74 711 | 86 646 | 86 408 | 85 888 | 127 599 | 30 198 |
| 10. Fourgonnette | | | | | | | | | |
| Entrant | 18 653 | 17 691 | 17 064 | 17 185 | 15 843 | 13 042 | 11 792 | 10 751 | 8 676 |
| Sortant | 39 550 | 39 087 | 32 547 | 33 231 | 32 909 | 28 133 | 26 419 | 27 646 | 9 747 |

Tableau 19. Répartition des V.L. neufs par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. neufs)

| Classe de véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|--------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 2. Deux Places | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | ▾ | -0,2 |
| 3. Sous-Compacte | 2,0 | 2,1 | 2,0 | 1,8 | 1,9 | 1,8 | 1,9 | 1,5 | 1,2 | ▾ | -0,7 |
| 4. Compacte | 28,9 | 26,5 | 25,3 | 18,9 | 16,2 | 14,5 | 13,5 | 10,3 | 9,3 | ▾ | -19,6 |
| 5. Intermediaire | 20,5 | 21,1 | 19,0 | 20,5 | 20,1 | 19,5 | 16,9 | 15,4 | 14,0 | ▾ | -6,5 |
| 6. Grande Berline | 1,6 | 1,7 | 1,7 | 1,6 | 2,2 | 2,5 | 1,8 | 1,3 | 1,2 | ▾ | -0,4 |
| 7. Familiale | 4,4 | 4,7 | 4,5 | 4,1 | 5,6 | 4,5 | 5,6 | 5,1 | 5,0 | ▾ | 0,6 |
| 8. Camionnette | 8,4 | 8,4 | 10,0 | 12,6 | 12,8 | 12,4 | 13,5 | 14,1 | 14,0 | ▾ | 5,6 |
| 9. Vus | 29,7 | 31,2 | 33,5 | 36,6 | 37,6 | 42,1 | 44,4 | 49,7 | 53,5 | ▾ | 23,8 |
| 10. Fourgonnette | 4,2 | 4,1 | 3,7 | 3,7 | 3,2 | 2,5 | 2,3 | 2,3 | 1,6 | ▾ | -2,6 |

Les tableaux 20 à 22 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TC moyen par classe de véhicule pour l'ensemble des V.L. ciblés, pour les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que pour les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 20, le TC moyen a diminué progressivement au cours des années pour toutes les classes de véhicule, soit une réduction entre 5,8 % et 18,8 %. Toutes proportions gardées, la classe des V.L. intermédiaires est celle qui affiche la plus forte diminution sur l'ensemble de la période. Le TC moyen est ainsi passé de 9,5 litres/100 km en 2013 à 7,7 litres/100 km en 2021, ce qui correspond à une diminution de 18,8 % au cours de la période d'analyse. Comparativement aux périodes précédentes (2003-2012), la diminution du TC moyen est généralisée et plus importante pour toutes les classes de V.L.
- Le TC moyen pour l'ensemble du parc ne baisse que de 10,0 % sur la période (tableau 20), moins que pour les classes importantes du parc (VUS, camionnettes et intermédiaires), parce que les VUS représentent une plus grande proportion du parc de V.L. et que ceux-ci ont un TC plus élevé que les intermédiaires et compacts qu'ils remplacent.
- Le tableau 21 permet d'illustrer l'écart entre le TC moyen des V.L. entrants et sortants du parc de véhicules. Pour le TC, cet écart entre les nouveaux véhicules et ceux quittant le parc québécois représente une réduction entre 1 et 3 litres/100 km.
- Au tableau 22, le TC moyen des V.L. neufs présente des fluctuations au cours des différentes années, comme pour les périodes précédentes (2003-2012). Quoi qu'il en soit, le TC moyen combiné a quand même diminué entre 2013 et 2021 pour toutes les classes de véhicule, sauf pour les deux places. Pour l'ensemble des classes, la réduction varie entre 6,9 % et 32,5 %. Pour les deux places, l'augmentation du TC moyen est plutôt de 30,0 %.
- Toujours au tableau 22, si on compare le TC moyen des VUS avec celui des intermédiaires, on observe un écart qui varie entre 2,2 et 3,0 litres/100 km au cours de la période observée. Pour l'année 2021 par exemple, les TC moyens sont respectivement de 8,9 litres/100 km pour les VUS et 6,3 litres/100 km pour les intermédiaires, soit un écart de 2,6 litres/100 km.

Tableau 20. TC moyen des V.L. ciblés par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Classe de véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|--------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|----------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 2. Deux Places | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,4 | 9,3 | 9,1 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | ▾ -6,1% |
| 3. Sous-Compacte | 8,7 | 8,7 | 8,6 | 8,6 | 8,5 | 8,4 | 8,4 | 8,3 | 8,2 | 8,2 | ▾ -5,8% |
| 4. Compacte | 8,8 | 8,6 | 8,5 | 8,4 | 8,4 | 8,3 | 8,2 | 8,1 | 8,1 | 8,1 | ▾ -7,8% |
| 5. Intermediaire | 9,5 | 9,2 | 9,0 | 8,8 | 8,6 | 8,3 | 8,1 | 7,9 | 7,7 | 7,7 | ▾ -18,8% |
| 6. Grande Berline | 11,2 | 11,0 | 10,8 | 10,6 | 10,3 | 10,0 | 9,8 | 9,6 | 9,4 | 9,4 | ▾ -16,5% |
| 7. Familiale | 10,8 | 10,6 | 10,4 | 10,3 | 10,0 | 9,9 | 9,6 | 9,4 | 9,0 | 9,0 | ▾ -16,3% |
| 8. Camionnette | 15,3 | 15,2 | 14,9 | 14,7 | 14,5 | 14,2 | 14,1 | 13,9 | 13,7 | 13,7 | ▾ -10,3% |
| 9. Vus | 11,7 | 11,5 | 11,2 | 11,0 | 10,8 | 10,5 | 10,3 | 10,1 | 9,9 | 9,9 | ▾ -15,3% |
| 10. Fourgonnette | 11,8 | 11,7 | 11,6 | 11,4 | 11,3 | 11,2 | 11,1 | 11,0 | 10,8 | 10,8 | ▾ -8,1% |
| TC moyen | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 9,4 | ▾ -10,0% |

Tableau 21. TC moyen par classe de V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Classe de véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|--------------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 2. Deux Places | | | | | | | | | |
| Entrant | 8,8 | 8,6 | 9,2 | 9,9 | 8,8 | 8,6 | 8,8 | 9,9 | 10,7 |
| Sortant | 10,8 | 10,5 | 10,6 | 10,5 | 10,6 | 10,3 | 9,6 | 9,6 | 11,4 |
| 3. Sous-Compacte | | | | | | | | | |
| Entrant | 8,9 | 8,6 | 8,7 | 8,6 | 8,7 | 8,6 | 8,2 | 8,4 | 8,3 |
| Sortant | 9,0 | 9,3 | 9,5 | 9,5 | 9,2 | 9,0 | 9,1 | 8,8 | 8,2 |
| 4. Compacte | | | | | | | | | |
| Entrant | 8,2 | 7,9 | 7,9 | 7,8 | 7,9 | 7,8 | 7,6 | 7,7 | 7,7 |
| Sortant | 9,2 | 9,1 | 9,0 | 8,8 | 8,8 | 8,7 | 8,6 | 8,6 | 9,1 |
| 5. Intermediaire | | | | | | | | | |
| Entrant | 8,1 | 8,0 | 7,9 | 7,6 | 7,6 | 7,1 | 6,6 | 6,4 | 6,5 |
| Sortant | 10,7 | 10,5 | 10,1 | 9,9 | 9,6 | 9,5 | 9,3 | 8,9 | 9,5 |
| 6. Grande Berline | | | | | | | | | |
| Entrant | 9,7 | 9,4 | 9,0 | 9,0 | 8,5 | 8,4 | 8,7 | 8,2 | 8,1 |
| Sortant | 11,7 | 11,7 | 11,5 | 11,4 | 11,3 | 11,1 | 11,0 | 10,7 | 11,4 |
| 7. Familiale | | | | | | | | | |
| Entrant | 8,8 | 8,5 | 8,4 | 8,3 | 8,0 | 7,7 | 7,3 | 7,0 | 6,0 |
| Sortant | 10,8 | 10,8 | 10,7 | 10,5 | 10,4 | 10,0 | 9,9 | 10,1 | 9,2 |
| 8. Camionnette | | | | | | | | | |
| Entrant | 14,5 | 14,0 | 13,3 | 13,6 | 13,2 | 12,9 | 13,2 | 13,0 | 12,6 |
| Sortant | 15,6 | 15,4 | 15,2 | 15,2 | 15,0 | 14,6 | 14,5 | 14,2 | 15,2 |
| 9. Vus | | | | | | | | | |
| Entrant | 10,5 | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 10,0 | 9,8 | 9,5 | 9,3 | 9,0 |
| Sortant | 12,8 | 12,6 | 12,3 | 12,3 | 12,0 | 11,7 | 11,5 | 11,0 | 12,6 |
| 10. Fourgonnette | | | | | | | | | |
| Entrant | 11,6 | 11,6 | 11,6 | 11,6 | 11,4 | 11,3 | 11,4 | 11,2 | 9,9 |
| Sortant | 12,7 | 12,8 | 12,7 | 12,6 | 12,5 | 12,2 | 12,1 | 11,7 | 12,5 |

Tableau 22. TC moyen par classe de V.L. neufs pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Classe de véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|--------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 2. Deux Places | 8,1 | 8,4 | 9,4 | 10,1 | 9,0 | 9,2 | 9,2 | 10,7 | 10,5 | 30,0% |
| 3. Sous-Compacte | 8,7 | 8,5 | 8,6 | 8,5 | 8,8 | 8,8 | 8,4 | 8,3 | 8,0 | -8,0% |
| 4. Compacte | 8,1 | 7,8 | 7,8 | 7,8 | 7,8 | 7,7 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | -6,9% |
| 5. Intermediaire | 8,1 | 7,9 | 7,9 | 7,6 | 7,6 | 7,1 | 6,4 | 6,2 | 6,3 | -21,4% |
| 6. Grande Berline | 9,4 | 9,2 | 8,8 | 8,8 | 8,3 | 8,3 | 8,5 | 7,9 | 7,9 | -16,3% |
| 7. Familiale | 8,7 | 8,4 | 8,3 | 8,2 | 7,9 | 7,6 | 7,2 | 6,7 | 5,9 | -32,5% |
| 8. Camionnette | 14,5 | 13,9 | 13,3 | 13,6 | 13,2 | 12,9 | 13,2 | 12,9 | 12,5 | -13,4% |
| 9. Vus | 10,4 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 10,0 | 9,7 | 9,4 | 9,1 | 8,9 | -14,6% |
| 10. Fourgonnette | 11,6 | 11,5 | 11,5 | 11,5 | 11,3 | 11,3 | 11,3 | 11,0 | 9,2 | -20,5% |
| TC moyen | 9,5 | 9,3 | 9,3 | 9,5 | 9,4 | 9,2 | 9,1 | 8,9 | 8,7 | -8,1% |

Les tableaux 23 à 25 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TE de GES moyen par classe de véhicule pour l'ensemble des V.L. ciblés, pour les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que pour les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 23, le TE de GES moyen a aussi diminué progressivement au cours des années pour toutes les classes de véhicule, soit une réduction entre 6,2 % et 20,6 %. Comparativement aux périodes précédentes (2003-2012), la diminution du TE de GES moyen est aussi plus importante pour toutes les classes de V.L.
- Le tableau 24 permet d'illustrer l'écart entre le TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants du parc de véhicules, lequel représente pour chaque année une réduction de l'ordre de 20 à 95 grammes de CO_{2e}/km.
- Au tableau 25, le TE de GES moyen des V.L. neufs présente des fluctuations au cours des différentes années, comme pour les périodes précédentes (2003-2012). Globalement, le TE de GES moyen a quand même diminué entre 2013 et 2021 pour toutes les classes de véhicule, sauf pour les deux places. Pour l'ensemble des classes de V.L., la réduction varie entre 7,9 % et 42,4 %. Pour les deux places, l'augmentation du TE de GES moyen est plutôt de 31,8 %.

Tableau 23. TE de GES moyen par classe de V.L. ciblés pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO_{2e}/km)

| Classe de véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|--------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 2. Deux Places | 231,9 | 228,3 | 225,9 | 224,1 | 221,8 | 217,3 | 214,5 | 214,4 | 214,1 | -7,7% |
| 3. Sous-Compacte | 206,8 | 205,7 | 203,9 | 202,4 | 200,7 | 199,0 | 197,4 | 195,7 | 194,0 | -6,2% |
| 4. Compacte | 207,4 | 204,5 | 201,8 | 199,4 | 197,4 | 195,1 | 192,9 | 191,5 | 189,5 | -8,6% |
| 5. Intermediaire | 225,2 | 218,2 | 212,2 | 206,4 | 201,1 | 194,9 | 188,5 | 183,5 | 178,8 | -20,6% |
| 6. Grande Berline | 266,1 | 261,4 | 255,4 | 250,3 | 242,7 | 235,3 | 230,2 | 225,6 | 219,3 | -17,6% |
| 7. Familiale | 257,1 | 252,1 | 247,5 | 243,1 | 237,2 | 232,0 | 225,4 | 219,5 | 209,4 | -18,5% |
| 8. Camionnette | 365,4 | 361,4 | 355,6 | 350,4 | 344,0 | 337,5 | 333,0 | 328,9 | 324,5 | -11,2% |
| 9. Vus | 280,5 | 273,7 | 267,0 | 260,7 | 255,1 | 249,1 | 243,5 | 238,4 | 232,6 | -17,1% |
| 10. Fourgonnette | 281,9 | 278,9 | 275,4 | 272,3 | 268,9 | 265,5 | 262,9 | 260,3 | 257,0 | -8,8% |
| TE moyen | 248,9 | 245,1 | 241,2 | 237,7 | 234,5 | 230,7 | 227,2 | 224,4 | 220,6 | -11,4% |

Tableau 24. TE de GES moyen par classe de V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km)

| Classe de véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|--------------------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 2. Deux Places | | | | | | | | | |
| Entrant | 201,8 | 193,5 | 209,8 | 228,2 | 200,8 | 189,1 | 195,7 | 228,0 | 245,8 |
| Sortant | 259,3 | 251,8 | 252,4 | 249,5 | 250,7 | 242,7 | 228,2 | 228,2 | 269,2 |
| 3. Sous-Compacte | | | | | | | | | |
| Entrant | 205,3 | 199,9 | 200,7 | 198,5 | 201,3 | 197,0 | 188,7 | 193,5 | 190,3 |
| Sortant | 212,8 | 219,7 | 223,9 | 222,8 | 217,4 | 212,1 | 213,3 | 207,2 | 192,0 |
| 4. Compacte | | | | | | | | | |
| Entrant | 189,9 | 183,9 | 182,8 | 180,5 | 181,2 | 178,3 | 174,8 | 176,4 | 176,7 |
| Sortant | 217,7 | 214,4 | 211,1 | 207,7 | 206,6 | 205,2 | 201,7 | 203,9 | 214,2 |
| 5. Intermediaire | | | | | | | | | |
| Entrant | 188,8 | 184,4 | 183,2 | 176,4 | 174,9 | 161,6 | 145,6 | 140,7 | 143,4 |
| Sortant | 251,3 | 247,6 | 238,4 | 232,2 | 225,0 | 223,0 | 218,1 | 207,7 | 222,9 |
| 6. Grande Berline | | | | | | | | | |
| Entrant | 223,2 | 217,2 | 205,4 | 206,6 | 194,6 | 193,4 | 199,2 | 189,3 | 185,2 |
| Sortant | 277,2 | 275,2 | 271,1 | 269,0 | 264,2 | 260,5 | 258,9 | 252,0 | 267,2 |
| 7. Familiale | | | | | | | | | |
| Entrant | 204,2 | 196,1 | 194,5 | 191,9 | 183,1 | 174,9 | 161,2 | 152,2 | 120,6 |
| Sortant | 256,9 | 255,7 | 254,1 | 248,3 | 245,1 | 236,5 | 233,1 | 238,5 | 215,2 |
| 8. Camionnette | | | | | | | | | |
| Entrant | 338,2 | 327,7 | 313,8 | 319,3 | 308,6 | 303,4 | 308,3 | 305,1 | 296,4 |
| Sortant | 371,4 | 366,5 | 362,1 | 359,4 | 356,1 | 346,0 | 343,6 | 335,4 | 360,9 |
| 9. Vus | | | | | | | | | |
| Entrant | 245,0 | 240,2 | 235,9 | 233,1 | 233,0 | 226,5 | 220,3 | 213,8 | 206,0 |
| Sortant | 305,0 | 301,2 | 293,1 | 291,0 | 285,0 | 278,2 | 272,4 | 259,7 | 298,8 |
| 10. Fourgonnette | | | | | | | | | |
| Entrant | 269,6 | 269,1 | 269,4 | 268,8 | 265,1 | 263,2 | 263,8 | 259,6 | 227,7 |
| Sortant | 303,1 | 304,1 | 302,4 | 300,1 | 296,2 | 289,9 | 287,1 | 279,1 | 295,7 |

Tableau 25. TE de GES moyen par classe de V.L. neufs pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km)

| Classe de véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|--------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|--------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 2. Deux Places | 185,1 | 184,6 | 213,0 | 233,9 | 209,0 | 203,1 | 203,7 | 246,8 | 243,9 | ↗ | 31,8% |
| 3. Sous-Compacte | 202,3 | 195,3 | 198,1 | 197,0 | 202,6 | 202,5 | 194,0 | 191,8 | 183,4 | ↘ | -9,3% |
| 4. Compacte | 188,4 | 182,4 | 181,6 | 179,0 | 179,6 | 176,3 | 172,6 | 171,9 | 173,6 | ↘ | -7,9% |
| 5. Intermediaire | 186,9 | 182,9 | 181,8 | 175,1 | 174,2 | 160,0 | 141,9 | 134,2 | 140,0 | ↘ | -25,1% |
| 6. Grande Berline | 217,5 | 212,6 | 199,9 | 201,7 | 191,2 | 191,1 | 196,3 | 181,6 | 179,5 | ↘ | -17,5% |
| 7. Familiale | 202,4 | 194,3 | 192,7 | 189,8 | 181,1 | 171,1 | 157,9 | 143,1 | 116,5 | ↘ | -42,4% |
| 8. Camionnette | 337,0 | 326,3 | 312,1 | 318,4 | 307,3 | 302,0 | 307,6 | 303,7 | 295,1 | ↘ | -12,4% |
| 9. Vus | 242,8 | 238,5 | 234,3 | 231,6 | 231,6 | 224,7 | 218,7 | 210,9 | 203,4 | ↘ | -16,3% |
| 10. Fourgonnette | 268,8 | 268,1 | 268,7 | 268,2 | 263,4 | 261,5 | 262,3 | 254,6 | 210,6 | ↘ | -21,7% |
| TE moyen | 221,5 | 217,0 | 216,8 | 219,6 | 218,0 | 211,9 | 208,2 | 205,1 | 199,9 | ↘ | -9,8% |

3.4 Évolution des V.L. ciblés selon la masse nette du véhicule

Cette section présente l'évolution des V.L. ciblés en fonction de la masse nette du véhicule. Comme pour les études précédentes, les V.L. ciblés pour les analyses excluent ceux dont la masse nette est supérieure à 3 850 kg.

Les tableaux 26 à 28 présentent, pour la période 2013 à 2021, la répartition des V.L. ciblés en fonction de la masse nette du véhicule (selon la SAAQ), la répartition des V.L. entrants et sortants du parc ainsi que la répartition des V.L. neufs par masse nette du véhicule. Pour les V.L. entrants et sortants, il faut aussi rappeler le premier constat présenté au tableau 8 pour les années 2020 et 2021⁶. À cet effet, on peut observer :

- Au tableau 26, la répartition des V.L. par masse du véhicule permet d'illustrer l'augmentation de la proportion des V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg. Au cours de la période d'analyse, leur pourcentage au sein du parc de véhicules est passé de 24,7 % en 2013 à 29,5 % en 2021, soit une augmentation d'environ 5 points de pourcentage. En contrepartie, la proportion des V.L. de moins de 1 700 kg est passée de 75,3 % du parc en 2013 à 70,5 % en 2021. Comparativement aux périodes précédentes, cette tendance est comparable à ce qui était rapporté. Ainsi depuis 2003, la proportion des V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg est passée de 15,2 % à 29,5 % en 2021, ce qui correspond à une progression annuelle entre 0,5 et 1 point de pourcentage.
- Au tableau 27, la répartition des V.L. entrants et sortants du parc permet d'identifier une évolution importante pour les V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg. Si on exclut les années 2020 et 2021, la proportion de ce type de V.L. entrants est en constante progression. Leur pourcentage est ainsi passé de 14,4 % en 2013 à 20,4 % en 2019, soit une augmentation de 6 points de pourcentage.
- Au tableau 28, la répartition des V.L. neufs par masse nette du véhicule permet aussi d'illustrer l'augmentation des V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg. En 2013, ces derniers représentaient 26,5 % des V.L. neufs, alors qu'ils représentaient 36,1 % des V.L. neufs en 2021. Pour l'ensemble de la période, il s'agit d'une augmentation de près de 10 points de pourcentage.

Tableau 26. Répartition des V.L. ciblés par masse nette pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)

| Masse nette du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|-------------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 0 - 1 700 kg | 75,3 | 75,0 | 74,7 | 74,2 | 73,6 | 72,9 | 72,2 | 71,2 | 70,5 |
| 1 701 - 3 850 kg | 24,7 | 25,0 | 25,3 | 25,8 | 26,4 | 27,1 | 27,8 | 28,8 | 29,5 |

⁶ En 2020, le nombre de V.L. sortants (486 114) est plus important, alors que le nombre de V.L. entrants (391 156) est plus faible que les années précédentes (environ 450 000). En 2021, le nombre de V.L. entrants (418 690) demeure plus faible que les années précédentes, et le nombre de V.L. sortants est beaucoup plus faible que par le passé (environ 187 000 V.L. comparativement à plus de 400 000).

Tableau 27. Répartition des V.L. entrants et sortants par masse nette du véhicule pour la période 2013 à 2021

| Masse nette du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|-------------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 0 - 1 700 kg | | | | | | | | | |
| Entrant | 38,4 | 37,3 | 37,9 | 34,8 | 33,6 | 34,3 | 33,6 | 26,8 | 41,2 |
| Sortant | 35,9 | 35,6 | 33,3 | 34,3 | 35,2 | 33,2 | 33,2 | 38,6 | 23,7 |
| 1 701 - 3 850 kg | | | | | | | | | |
| Entrant | 14,4 | 14,1 | 16,0 | 18,0 | 17,9 | 18,9 | 20,4 | 17,8 | 27,9 |
| Sortant | 11,3 | 13,0 | 12,8 | 13,0 | 13,3 | 13,6 | 12,8 | 16,8 | 7,2 |

Tableau 28. Répartition des V.L. neufs par masse nette pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. neufs)

| Masse nette du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|-------------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 0 - 1 700 kg | 73,5 | 69,0 | 72,6 | 72,4 | 66,8 | 64,5 | 63,7 | 68,1 | 63,9 |
| 1 701 - 3 850 kg | 26,5 | 31,0 | 27,4 | 27,6 | 33,2 | 35,5 | 36,3 | 31,9 | 36,1 |

Les tableaux 29 à 31 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TC moyen par masse nette du véhicule pour l'ensemble des V.L. ciblés, pour les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que pour les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 29, le TC moyen a diminué progressivement au cours des années pour les deux catégories, soit une réduction de 10,6 % pour les V.L. dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg, et une réduction de 13,6 % pour les V.L. de plus de 1 700 kg. Comparativement aux périodes précédentes (2003-2012), la diminution du TC moyen est aussi plus importante pour chaque catégorie.
- Le tableau 29 permet aussi d'illustrer l'écart entre les TC moyens de chaque catégorie. Si on prend comme valeur de référence le TC moyen des V.L. dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg, le TC associé aux V.L. de plus de 1 700 kg représente un écart de l'ordre de 3,4 à 4,3 litres/100 km. Pour l'année 2021, un écart de 3,4 litres/100 km signifie donc que le TC moyen des V.L. de plus de 1 700 kg est 40 % plus élevé que celui des V.L. de moins de 1 700 kg.
- Le tableau 30 permet d'illustrer l'écart entre le TC moyen des V.L. entrants et sortants du parc de véhicules. Comparativement aux V.L. sortants, cet écart représente pour chaque année une réduction moyenne entre 1,3 et 2,0 litres/100 km. Pour l'année 2021, cet écart est encore plus élevé pour les V.L. de plus de 1 700 kg, soit environ 3,5 litres/100 km.
- Au tableau 31, on constate que le TC moyen combiné des V.L. neufs a diminué entre 2013 et 2021. Pour les deux catégories, la réduction du TC moyen combiné pour la période est de 9,6 % pour les V.L. de moins de 1 700 kg et 16,5 % pour les V.L. de plus de 1 700 kg.

Tableau 29. TC moyen par masse nette des V.L. ciblés pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Masse nette du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|-------------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 0 - 1 700 kg | 9,4 | 9,3 | 9,1 | 9,0 | 8,9 | 8,8 | 8,6 | 8,5 | 8,4 | -10,6% |
| 1 701 - 3 850 kg | 13,7 | 13,5 | 13,3 | 13,1 | 12,8 | 12,6 | 12,3 | 12,1 | 11,8 | -13,6% |
| TC moyen | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | -10,0% |

Tableau 30. TC moyen par masse nette des V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Masse nette du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|-------------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 0 - 1 700 kg | | | | | | | | | |
| Entrant | 8,5 | 8,3 | 8,3 | 8,2 | 8,2 | 8,0 | 7,8 | 7,8 | 7,7 |
| Sortant | 9,9 | 9,9 | 9,7 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 9,1 | 9,3 |
| 1 701 - 3 850 kg | | | | | | | | | |
| Entrant | 12,5 | 12,2 | 11,9 | 12,0 | 11,8 | 11,4 | 11,2 | 11,0 | 10,5 |
| Sortant | 14,2 | 14,1 | 13,9 | 13,8 | 13,7 | 13,4 | 13,2 | 12,8 | 13,9 |

Tableau 31. TC moyen par masse nette des V.L. neufs pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Masse nette du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|-------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 0 - 1 700 kg | 8,4 | 8,3 | 8,2 | 8,1 | 8,2 | 8,0 | 7,8 | 7,6 | 7,6 | -9,6% |
| 1 701 - 3 850 kg | 12,4 | 12,1 | 11,9 | 12,0 | 11,8 | 11,3 | 11,2 | 10,9 | 10,4 | -16,5% |
| TC moyen | 9,5 | 9,3 | 9,3 | 9,5 | 9,4 | 9,2 | 9,1 | 8,9 | 8,7 | -8,1% |

Les tableaux 32 à 34 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TE de GES moyen par masse nette du véhicule pour l'ensemble des V.L. ciblés, les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que pour les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 32, le TE de GES moyen a diminué progressivement au cours des années pour les deux catégories, soit une réduction de 11,8 % pour les V.L. dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg, et une réduction de 15,2 % pour les V.L. de plus de 1 700 kg. Comparativement aux périodes précédentes (2003-2012), la diminution du TE de GES moyen est aussi plus importante pour chaque catégorie.
- Le tableau 33 permet d'illustrer l'écart entre le TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants du parc de véhicules, lequel représente pour chaque catégorie de masse nette, une réduction de l'ordre de 30 à 90 grammes de CO_{2e}/km.
- Au tableau 34, le TE de GES moyen des V.L. neufs présente de légères fluctuations en 2016 et 2017, mais globalement, celui-ci a quand même diminué pour ces deux catégories entre 2013 et 2021. Ainsi, la réduction du TE des GES moyen était de 11,2 % pour les V.L. de moins de 1 700 kg et 18,2 % pour les V.L. de plus de 1 700 kg.

Tableau 32. TE de GES moyen par masse nette des V.L. ciblés pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO_{2e}/km)

| Masse nette du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|-------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 0 - 1 700 kg | 223,0 | 219,3 | 215,7 | 212,5 | 209,4 | 206,0 | 202,7 | 199,9 | 196,7 | -11,8% |
| 1 701 - 3 850 kg | 327,6 | 322,4 | 316,3 | 310,5 | 304,3 | 297,3 | 290,6 | 285,0 | 277,8 | -15,2% |
| TE moyen | 248,9 | 245,1 | 241,2 | 237,7 | 234,5 | 230,7 | 227,2 | 224,4 | 220,6 | -11,4% |

Tableau 33. TE de GES moyen par masse nette des V.L. entrants et sortants pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO_{2e}/km)

| Masse nette du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|-------------------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 0 - 1 700 kg | | | | | | | | | |
| Entrant | 197,9 | 193,3 | 192,0 | 189,6 | 189,3 | 185,1 | 179,8 | 177,4 | 176,4 |
| Sortant | 234,6 | 233,2 | 229,2 | 226,0 | 223,6 | 220,9 | 218,3 | 215,1 | 219,0 |
| 1 701 - 3 850 kg | | | | | | | | | |
| Entrant | 291,4 | 285,2 | 280,0 | 280,5 | 274,1 | 263,8 | 258,3 | 254,3 | 239,5 |
| Sortant | 338,6 | 336,7 | 331,1 | 328,1 | 324,0 | 316,1 | 311,6 | 301,8 | 330,4 |

Tableau 34. TE de GES moyen par masse nette des V.L. neufs pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO_{2e}/km)

| Masse nette du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|-------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 0 - 1 700 kg | 196,3 | 192,0 | 190,9 | 188,4 | 188,5 | 184,1 | 178,3 | 174,2 | 174,4 | -11,2% |
| 1 701 - 3 850 kg | 290,3 | 284,4 | 279,2 | 280,1 | 273,7 | 262,7 | 257,6 | 251,5 | 237,6 | -18,2% |
| TE moyen | 221,5 | 217,0 | 216,8 | 219,6 | 218,0 | 211,9 | 208,2 | 205,1 | 199,9 | -9,8% |

3.5 Évolution des V.L. ciblés par région administrative et région métropolitaine

Comme pour les études précédentes, la caractérisation régionale des V.L. ciblés est présentée en deux parties, d'abord par région administrative et ensuite par région métropolitaine de recensement (RMR). Dans un premier temps, les données de la SAAQ incluent, pour chaque véhicule, les informations sur le RTA⁷, la municipalité et la région administrative du lieu de résidence du propriétaire du véhicule. À ce chapitre, les données sur les différentes municipalités du Québec⁸ ont également été utilisées pour compléter les informations manquantes ou pour bonifier les informations de la SAAQ. Dans un deuxième temps, le code de municipalité du propriétaire du véhicule a aussi été utilisé pour assigner l'une des six régions métropolitaines de recensement selon les données publiées par Statistique Canada⁹.

Les tableaux 35 à 38 présentent, pour la période 2013 à 2021, la répartition des V.L. ciblés par région administrative du lieu de résidence du propriétaire (selon la SAAQ), la répartition des V.L. entrants et sortants du parc ainsi que la répartition des V.L. neufs par région administrative. Pour les V.L. entrants et sortants, il faut aussi rappeler le constat présenté au tableau 8 pour les années 2020 et 2021.¹⁰ À cet effet, on peut observer :

- Au tableau 35, le nombre de V.L. est en progression dans toutes les régions administratives du Québec, à l'exception de la Côte-Nord qui affiche une réduction de 5,5 %. Les plus fortes augmentations correspondent aux régions administratives des Laurentides (+13,6 %), de l'Estrie (+10,4 %) et de Lanaudière (+9,8 %).
- Le tableau 36 permet aussi d'illustrer l'évolution de la répartition des V.L. par région administrative. D'une part, les régions avec les proportions de V.L. les plus importantes sont la Montérégie (environ 18 %), Montréal (environ 17 %) et les Laurentides (environ 8 %). Au total, ces trois régions cumulent environ 43 % de l'ensemble des V.L. ciblés pour les analyses. D'autre part, les variations de répartition les plus importantes (en points de pourcentage) correspondent à une augmentation pour les Laurentides (+0.54 points) et l'Estrie (+0.23 points), ainsi qu'une diminution pour Montréal (-0.28 points), la Capitale-Nationale (-0.19 points) et le Saguenay – Lac-St-Jean (-0.18 points).
- Au tableau 37, si on exclut les années 2020 et 2021, l'écart entre la répartition des V.L. entrants et sortants du parc permet de confirmer la progression du nombre de V.L. pour l'ensemble des régions administratives.
- Au tableau 38, la répartition des V.L. neufs par région administrative permet aussi d'illustrer l'importance et la prépondérance des régions de la Capitale-Nationale (environ 11,5 %), Montréal (19 %) et la Montérégie (16,5 %). À l'exception des années 2020 et 2021 qui sont influencées par la pandémie, la répartition des V.L. neufs par région administrative demeure relativement constante sur le reste de la période (2013-2019).

⁷ Le RTA correspond à la région de tri d'acheminement. Il identifie les trois premiers caractères du code postal du lieu de résidence du propriétaire du véhicule.

⁸ Source : Répertoire des municipalités du Québec, <https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/repertoire-des-municipalites-du-quebec>

⁹ Source : Classification des secteurs statistiques selon la province et le territoire - Variante de la CGT 2016 : https://www23.statcan.gc.ca/imdb/p3VD_f.pl?Function=getVDStruct&TVD=317043&CVD=317046&CPV=24A&CST=01012016&CLV=3&MLV=5

¹⁰ En 2020, le nombre de V.L. sortants (486 114) est plus important, alors que le nombre de V.L. entrants (391 156) est plus faible que les années précédentes (environ 450 000). En 2021, le nombre de V.L. entrants (418 690) demeure plus faible que les années précédentes, et le nombre de V.L. sortants est beaucoup plus faible que par le passé (environ 187 000 V.L. comparativement à plus de 400 000).

Tableau 35. Nombre de V.L. ciblés par région administrative pour la période 2013 à 2021*

| Région administrative | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|--------------------------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------------|-------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 01. Bas-Saint-Laurent | 121 854 | 122 417 | 122 668 | 123 818 | 124 244 | 122 721 | 122 719 | 123 045 | 123 753 | | 1,6% |
| 02. Saguenay – Lac-Saint-Jean | 170 036 | 170 645 | 169 814 | 170 861 | 171 676 | 170 403 | 170 999 | 171 637 | 172 689 | | 1,6% |
| 03. Capitale-Nationale | 418 098 | 422 555 | 426 834 | 434 070 | 439 269 | 441 351 | 444 233 | 440 896 | 436 530 | | 4,4% |
| 04. Mauricie | 157 570 | 158 440 | 158 707 | 160 290 | 161 672 | 160 772 | 161 854 | 162 742 | 163 846 | | 4,0% |
| 05. Estrie | 274 053 | 276 543 | 278 770 | 282 723 | 287 157 | 288 421 | 292 169 | 297 497 | 302 636 | | 10,4% |
| 06. Montréal | 755 657 | 761 799 | 769 371 | 780 761 | 789 078 | 787 157 | 790 776 | 783 398 | 791 403 | | 4,7% |
| 07. Outaouais | 212 938 | 215 232 | 216 901 | 219 692 | 223 436 | 223 086 | 225 739 | 228 339 | 229 779 | | 7,9% |
| 08. Abitibi-Témiscamingue | 91 322 | 91 785 | 91 652 | 92 641 | 93 234 | 92 489 | 92 216 | 92 125 | 92 071 | | 0,8% |
| 09. Côte-Nord | 55 172 | 54 807 | 53 925 | 53 309 | 52 934 | 52 138 | 51 764 | 51 774 | 52 122 | | -5,5% |
| 10. Nord-du-Québec | 13 223 | 13 400 | 13 536 | 13 733 | 14 070 | 13 832 | 13 855 | 13 777 | 14 023 | | 6,1% |
| 11. Gaspésie – Îles-de-la-Mad. | 59 740 | 59 799 | 59 970 | 60 574 | 60 852 | 60 213 | 60 297 | 60 948 | 61 714 | | 3,3% |
| 12. Chaudière-Appalaches | 264 205 | 266 008 | 267 950 | 271 201 | 274 033 | 273 328 | 275 103 | 276 307 | 277 804 | | 5,1% |
| 13. Laval | 231 013 | 232 666 | 234 704 | 237 449 | 240 906 | 240 685 | 243 464 | 243 816 | 243 822 | | 5,5% |
| 14. Lanaudière | 299 286 | 302 480 | 304 760 | 309 617 | 314 256 | 315 505 | 319 437 | 324 307 | 328 676 | | 9,8% |
| 15. Laurentides | 357 205 | 362 159 | 367 638 | 375 011 | 381 408 | 384 521 | 391 297 | 399 113 | 405 689 | | 13,6% |
| 16. Montérégie | 799 506 | 806 630 | 812 971 | 823 517 | 836 208 | 840 053 | 851 710 | 857 669 | 860 834 | | 7,7% |
| 17. Centre-du-Québec | 147 505 | 149 213 | 150 380 | 152 366 | 154 644 | 155 412 | 156 531 | 157 787 | 159 225 | | 7,9% |
| Total | 4 428 383 | 4 466 578 | 4 500 550 | 4 561 633 | 4 619 077 | 4 622 087 | 4 664 163 | 4 685 177 | 4 716 616 | | 6,5% |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec.

Tableau 36. Répartition des V.L. ciblés par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) *

| Région administrative | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|--------------------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 01. Bas-Saint-Laurent | 2,8 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 2,7 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | | -0,13 |
| 02. Saguenay – Lac-Saint-Jean | 3,8 | 3,8 | 3,8 | 3,7 | 3,7 | 3,7 | 3,7 | 3,7 | 3,7 | | -0,18 |
| 03. Capitale-Nationale | 9,4 | 9,5 | 9,5 | 9,5 | 9,5 | 9,5 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | | -0,19 |
| 04. Mauricie | 3,6 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | | -0,08 |
| 05. Estrie | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,3 | 6,3 | 6,4 | | 0,23 |
| 06. Montréal | 17,1 | 17,1 | 17,1 | 17,1 | 17,1 | 17,0 | 17,0 | 16,7 | 16,8 | | -0,28 |
| 07. Outaouais | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 4,9 | 4,9 | | 0,06 |
| 08. Abitibi-Témiscamingue | 2,1 | 2,1 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | | -0,11 |
| 09. Côte-Nord | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | | -0,14 |
| 10. Nord-du-Québec | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | | 0,00 |
| 11. Gaspésie – Îles-de-la-Mad. | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | | -0,04 |
| 12. Chaudière-Appalaches | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 5,9 | 5,9 | 5,9 | 5,9 | 5,9 | 5,9 | | -0,08 |
| 13. Laval | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | | -0,05 |
| 14. Lanaudière | 6,8 | 6,8 | 6,8 | 6,8 | 6,8 | 6,8 | 6,8 | 6,9 | 7,0 | | 0,21 |
| 15. Laurentides | 8,1 | 8,1 | 8,2 | 8,2 | 8,3 | 8,3 | 8,4 | 8,5 | 8,6 | | 0,54 |
| 16. Montérégie | 18,1 | 18,1 | 18,1 | 18,1 | 18,1 | 18,2 | 18,3 | 18,3 | 18,3 | | 0,20 |
| 17. Centre-du-Québec | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | 3,4 | | 0,04 |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec.

Tableau 37. Répartition des V.L. entrants et sortants par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) *

| Région administrative | Type | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|--------------------------------|---------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 01. Bas-Saint-Laurent | Entrant | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,2 | 1,2 | 1,1 | 1,7 |
| | Sortant | 1,2 | 1,3 | 1,2 | 1,3 | 1,3 | 1,2 | 1,2 | 1,5 | 1,0 |
| 02. Saguenay – Lac-Saint-Jean | Entrant | 1,7 | 1,8 | 1,8 | 2,0 | 1,9 | 1,9 | 2,0 | 1,7 | 2,7 |
| | Sortant | 1,7 | 1,8 | 1,7 | 1,7 | 1,8 | 1,7 | 1,6 | 2,1 | 1,2 |
| 03. Capitale-Nationale | Entrant | 5,9 | 5,7 | 6,1 | 6,1 | 5,8 | 5,9 | 6,0 | 4,8 | 6,5 |
| | Sortant | 3,8 | 3,9 | 3,8 | 3,8 | 3,9 | 4,0 | 4,0 | 4,8 | 2,2 |
| 04. Mauricie | Entrant | 1,5 | 1,5 | 1,6 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,2 | 1,9 |
| | Sortant | 1,6 | 1,7 | 1,6 | 1,6 | 1,7 | 1,6 | 1,6 | 1,9 | 1,2 |
| 05. Estrie | Entrant | 2,9 | 2,8 | 2,9 | 2,7 | 2,7 | 2,8 | 2,9 | 2,5 | 3,7 |
| | Sortant | 2,9 | 3,0 | 2,7 | 2,9 | 3,0 | 2,9 | 2,9 | 3,5 | 2,2 |
| 06. Montréal | Entrant | 9,9 | 9,7 | 10,4 | 10,1 | 9,7 | 10,4 | 10,5 | 8,1 | 13,2 |
| | Sortant | 8,6 | 9,0 | 8,5 | 8,6 | 8,8 | 8,4 | 8,3 | 9,9 | 5,6 |
| 07. Outaouais | Entrant | 3,1 | 3,0 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 3,0 | 3,2 | 2,8 | 4,1 |
| | Sortant | 3,0 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 3,1 | 3,0 | 2,9 | 3,2 | 1,4 |
| 08. Abitibi-Témiscamingue | Entrant | 1,1 | 1,0 | 1,0 | 1,1 | 1,0 | 1,1 | 1,1 | 0,9 | 1,4 |
| | Sortant | 0,9 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 1,1 | 0,6 |
| 09. Côte-Nord | Entrant | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,9 |
| | Sortant | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,3 |
| 10. Nord-du-Québec | Entrant | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 |
| | Sortant | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,1 |
| 11. Gaspésie – Îles-de-la-Mad. | Entrant | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,5 | 0,9 |
| | Sortant | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,4 |
| 12. Chaudière-Appalaches | Entrant | 2,8 | 2,7 | 2,9 | 2,9 | 2,8 | 2,8 | 2,9 | 2,4 | 3,7 |
| | Sortant | 2,7 | 2,8 | 2,6 | 2,7 | 2,8 | 2,7 | 2,7 | 3,2 | 1,8 |
| 13. Laval | Entrant | 2,7 | 2,6 | 2,8 | 2,6 | 2,6 | 2,7 | 2,7 | 2,3 | 3,5 |
| | Sortant | 2,4 | 2,4 | 2,3 | 2,4 | 2,5 | 2,3 | 2,3 | 2,7 | 1,6 |
| 14. Lanaudière | Entrant | 3,5 | 3,4 | 3,6 | 3,5 | 3,5 | 3,6 | 3,5 | 2,9 | 4,7 |
| | Sortant | 3,4 | 3,5 | 3,3 | 3,4 | 3,5 | 3,3 | 3,2 | 3,9 | 2,1 |
| 15. Laurentides | Entrant | 4,4 | 4,3 | 4,5 | 4,4 | 4,3 | 4,5 | 4,6 | 4,0 | 6,2 |
| | Sortant | 4,0 | 4,0 | 3,8 | 4,0 | 4,0 | 3,9 | 3,8 | 4,6 | 2,4 |
| 16. Montérégie | Entrant | 8,9 | 8,6 | 9,0 | 8,6 | 8,4 | 8,7 | 9,0 | 7,6 | 11,6 |
| | Sortant | 8,0 | 8,3 | 7,7 | 8,0 | 8,2 | 7,8 | 7,8 | 9,4 | 5,6 |
| 17. Centre-du-Québec | Entrant | 1,4 | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 1,2 | 1,9 |
| | Sortant | 1,5 | 1,6 | 1,5 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,6 | 1,8 | 1,3 |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec.

Tableau 38. Répartition des V.L. neufs par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. neufs) *

| Région administrative | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|--------------------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 01. Bas-Saint-Laurent | 2,5 | 2,5 | 2,4 | 2,5 | 2,6 | 2,3 | 2,4 | 2,5 | 2,5 |
| 02. Saguenay – Lac-Saint-Jean | 3,4 | 3,5 | 3,4 | 3,9 | 3,8 | 3,8 | 3,8 | 4,1 | 4,2 |
| 03. Capitale-Nationale | 11,5 | 11,5 | 11,7 | 12,0 | 11,8 | 11,7 | 11,6 | 11,4 | 10,0 |
| 04. Mauricie | 2,9 | 3,0 | 2,9 | 3,0 | 2,9 | 2,8 | 2,9 | 2,9 | 2,9 |
| 05. Estrie | 5,6 | 5,5 | 5,4 | 5,2 | 5,3 | 5,4 | 5,4 | 5,6 | 5,5 |
| 06. Montréal | 18,6 | 18,7 | 19,2 | 18,9 | 18,5 | 19,2 | 19,0 | 17,4 | 18,6 |
| 07. Outaouais | 5,0 | 5,0 | 4,6 | 4,7 | 4,8 | 4,9 | 5,0 | 5,1 | 4,8 |
| 08. Abitibi-Témiscamingue | 2,0 | 2,0 | 1,9 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,1 |
| 09. Côte-Nord | 1,4 | 1,4 | 1,3 | 1,4 | 1,5 | 1,4 | 1,4 | 1,3 | 1,4 |
| 10. Nord-du-Québec | 0,5 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,5 |
| 11. Gaspésie – Îles-de-la-Mad. | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,2 | 1,3 |
| 12. Chaudière-Appalaches | 5,3 | 5,4 | 5,5 | 5,5 | 5,5 | 5,4 | 5,5 | 5,7 | 5,6 |
| 13. Laval | 5,1 | 5,1 | 5,1 | 4,8 | 4,9 | 5,0 | 4,9 | 4,9 | 5,0 |
| 14. Lanaudière | 6,7 | 6,8 | 6,8 | 6,8 | 6,9 | 6,9 | 6,6 | 6,7 | 7,0 |
| 15. Laurentides | 8,5 | 8,5 | 8,5 | 8,5 | 8,5 | 8,6 | 8,7 | 9,0 | 9,1 |
| 16. Montérégie | 16,9 | 16,9 | 16,8 | 16,4 | 16,4 | 16,4 | 16,5 | 17,0 | 16,8 |
| 17. Centre-du-Québec | 2,7 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,6 | 2,7 | 2,7 |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec.

Les tableaux 39 à 41 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TC moyen par région administrative pour l'ensemble des V.L. ciblés, pour les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que pour les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 39, le TC moyen a diminué progressivement au cours des années pour toutes les régions administratives, soit une réduction entre 8,1 % et 10,7 %. De plus, les diminutions les plus importantes sont observées pour Laval (10,7 %), Montréal (10,6 %) et la Montérégie (10,5 %).
- Le tableau 40 permet d'illustrer l'écart entre le TC moyen des V.L. entrants et sortants du parc de véhicules. Comparativement aux V.L. sortants, cet écart représente pour chaque année une réduction moyenne entre 0,5 et 2,0 litres/100 km.
- Au tableau 41, on constate que le TC moyen des V.L. neufs a diminué entre 2013 et 2021. Pour toutes les régions administratives, la réduction du TC moyen pour la période se situe entre 4,4 % (Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine) et 10,0 % (Montréal).

Tableau 39. TC moyen des V.L. ciblés par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) *

| Région administrative | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|--------------------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|---------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 01. Bas-Saint-Laurent | 10,8 | 10,7 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 9,8 | 📉 | -8,9% |
| 02. Saguenay – Lac-Saint-Jean | 11,0 | 10,9 | 10,7 | 10,6 | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 📉 | -9,1% |
| 03. Capitale-Nationale | 10,2 | 10,1 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 📉 | -8,8% |
| 04. Mauricie | 10,5 | 10,4 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,5 | 📉 | -9,9% |
| 05. Estrie | 10,4 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 9,9 | 9,7 | 9,6 | 9,5 | 9,3 | 📉 | -10,2% |
| 06. Montréal | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 📉 | -10,6% |
| 07. Outaouais | 10,7 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,8 | 9,8 | 9,6 | 📉 | -10,2% |
| 08. Abitibi-Témiscamingue | 11,5 | 11,4 | 11,2 | 11,1 | 10,9 | 10,8 | 10,7 | 10,6 | 10,4 | 📉 | -9,4% |
| 09. Côte-Nord | 11,5 | 11,4 | 11,2 | 11,1 | 10,9 | 10,8 | 10,6 | 10,5 | 10,4 | 📉 | -9,9% |
| 10. Nord-du-Québec | 12,5 | 12,4 | 12,1 | 12,0 | 11,8 | 11,7 | 11,6 | 11,5 | 11,4 | 📉 | -9,1% |
| 11. Gaspésie – Îles-de-la-Mad. | 11,0 | 10,9 | 10,7 | 10,6 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 📉 | -8,1% |
| 12. Chaudière-Appalaches | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 9,9 | 9,8 | 9,8 | 9,6 | 📉 | -8,4% |
| 13. Laval | 10,2 | 10,1 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 📉 | -10,7% |
| 14. Lanaudière | 10,4 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 9,8 | 9,7 | 9,5 | 9,5 | 9,3 | 📉 | -10,4% |
| 15. Laurentides | 10,5 | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,9 | 9,7 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 📉 | -10,3% |
| 16. Montérégie | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 📉 | -10,5% |
| 17. Centre-du-Québec | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,9 | 9,7 | 9,6 | 9,5 | 📉 | -9,5% |
| TC moyen | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 📉 | -10,0% |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec.

Tableau 40. TC moyen des V.L. entrants et sortants par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) *

| Région administrative | Type | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|--------------------------------|---------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 01. Bas-Saint-Laurent | Entrant | 9,8 | 9,6 | 9,7 | 9,8 | 9,8 | 9,6 | 9,5 | 9,5 | 9,2 |
| | Sortant | 11,2 | 11,4 | 11,3 | 11,2 | 11,1 | 11,0 | 10,8 | 10,6 | 10,9 |
| 02. Saguenay – Lac-Saint-Jean | Entrant | 10,1 | 9,8 | 9,8 | 10,0 | 9,9 | 9,7 | 9,8 | 9,7 | 9,4 |
| | Sortant | 11,4 | 11,6 | 11,5 | 11,4 | 11,1 | 11,1 | 10,9 | 10,7 | 11,0 |
| 03. Capitale-Nationale | Entrant | 9,5 | 9,3 | 9,3 | 9,4 | 9,4 | 9,3 | 9,1 | 9,1 | 8,7 |
| | Sortant | 10,7 | 10,8 | 10,6 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,1 | 10,1 | 10,1 |
| 04. Mauricie | Entrant | 9,5 | 9,4 | 9,4 | 9,6 | 9,5 | 9,3 | 9,2 | 9,1 | 8,9 |
| | Sortant | 11,0 | 11,1 | 11,0 | 10,9 | 10,8 | 10,6 | 10,5 | 10,3 | 10,4 |
| 05. Estrie | Entrant | 9,4 | 9,2 | 9,2 | 9,3 | 9,2 | 8,9 | 8,7 | 8,8 | 8,5 |
| | Sortant | 10,8 | 10,9 | 10,8 | 10,7 | 10,6 | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,4 |
| 06. Montréal | Entrant | 9,5 | 9,3 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,1 | 9,0 | 8,8 | 8,6 |
| | Sortant | 10,8 | 10,7 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 9,9 | 10,0 |
| 07. Outaouais | Entrant | 9,9 | 9,7 | 9,7 | 9,8 | 9,7 | 9,5 | 9,4 | 9,4 | 9,2 |
| | Sortant | 11,2 | 11,1 | 11,0 | 10,9 | 10,7 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,7 |
| 08. Abitibi-Témiscamingue | Entrant | 10,4 | 10,1 | 10,1 | 10,3 | 10,3 | 10,1 | 10,2 | 10,0 | 9,8 |
| | Sortant | 11,9 | 12,0 | 11,8 | 11,8 | 11,6 | 11,5 | 11,3 | 11,1 | 11,5 |
| 09. Côte-Nord | Entrant | 10,7 | 10,4 | 10,3 | 10,5 | 10,5 | 10,3 | 10,4 | 10,2 | 9,9 |
| | Sortant | 11,9 | 12,3 | 12,3 | 12,2 | 11,9 | 11,8 | 11,3 | 11,2 | 11,4 |
| 10. Nord-du-Québec | Entrant | 11,8 | 11,6 | 11,4 | 11,5 | 11,6 | 11,4 | 11,5 | 11,4 | 11,0 |
| | Sortant | 12,9 | 13,1 | 13,0 | 12,6 | 12,4 | 12,4 | 12,0 | 12,0 | 12,2 |
| 11. Gaspésie – Îles-de-la-Mad. | Entrant | 10,0 | 9,8 | 9,8 | 10,0 | 9,9 | 9,9 | 9,9 | 9,8 | 9,5 |
| | Sortant | 11,3 | 11,5 | 11,5 | 11,4 | 11,2 | 11,2 | 10,9 | 10,8 | 11,1 |
| 12. Chaudière-Appalaches | Entrant | 9,6 | 9,5 | 9,6 | 9,7 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 9,1 |
| | Sortant | 10,9 | 11,0 | 10,9 | 10,8 | 10,7 | 10,6 | 10,4 | 10,4 | 10,6 |
| 13. Laval | Entrant | 9,4 | 9,1 | 9,1 | 9,1 | 9,1 | 8,8 | 8,7 | 8,7 | 8,5 |
| | Sortant | 10,8 | 10,8 | 10,6 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 10,1 |
| 14. Lanaudière | Entrant | 9,5 | 9,2 | 9,3 | 9,4 | 9,3 | 9,0 | 8,9 | 8,9 | 8,7 |
| | Sortant | 10,9 | 11,0 | 10,9 | 10,7 | 10,7 | 10,6 | 10,3 | 10,2 | 10,4 |
| 15. Laurentides | Entrant | 9,5 | 9,3 | 9,3 | 9,5 | 9,4 | 9,2 | 9,1 | 9,1 | 8,9 |
| | Sortant | 11,0 | 11,1 | 10,9 | 10,7 | 10,7 | 10,6 | 10,4 | 10,3 | 10,5 |
| 16. Montérégie | Entrant | 9,4 | 9,2 | 9,2 | 9,3 | 9,2 | 8,9 | 8,8 | 8,8 | 8,6 |
| | Sortant | 10,8 | 10,9 | 10,8 | 10,6 | 10,5 | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,3 |
| 17. Centre-du-Québec | Entrant | 9,5 | 9,3 | 9,3 | 9,5 | 9,4 | 9,1 | 9,0 | 9,0 | 8,8 |
| | Sortant | 10,9 | 11,0 | 10,9 | 10,8 | 10,7 | 10,6 | 10,5 | 10,3 | 10,5 |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec.

Tableau 41. TC moyen des V.L. neufs par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) *

| Région administrative | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|--------------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 01. Bas-Saint-Laurent | 9,7 | 9,5 | 9,6 | 9,8 | 9,8 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,2 | -5,6% |
| 02. Saguenay – Lac-Saint-Jean | 10,1 | 9,8 | 9,8 | 9,9 | 9,9 | 9,7 | 9,8 | 9,7 | 9,3 | -7,4% |
| 03. Capitale-Nationale | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,4 | 9,4 | 9,3 | 9,1 | 9,0 | 8,7 | -7,5% |
| 04. Mauricie | 9,4 | 9,3 | 9,4 | 9,6 | 9,6 | 9,3 | 9,2 | 9,0 | 8,9 | -6,0% |
| 05. Estrie | 9,3 | 9,1 | 9,1 | 9,2 | 9,2 | 8,9 | 8,7 | 8,6 | 8,4 | -9,3% |
| 06. Montréal | 9,4 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,1 | 8,9 | 8,7 | 8,5 | -10,0% |
| 07. Outaouais | 9,7 | 9,5 | 9,5 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 9,2 | 9,2 | 9,0 | -7,7% |
| 08. Abitibi-Témiscamingue | 10,4 | 10,1 | 10,1 | 10,3 | 10,3 | 10,1 | 10,2 | 9,9 | 9,7 | -6,2% |
| 09. Côte-Nord | 10,6 | 10,4 | 10,3 | 10,5 | 10,5 | 10,3 | 10,4 | 10,1 | 9,9 | -7,1% |
| 10. Nord-du-Québec | 11,8 | 11,5 | 11,4 | 11,5 | 11,6 | 11,3 | 11,6 | 11,5 | 11,0 | -7,3% |
| 11. Gaspésie – Îles-de-la-Mad. | 9,9 | 9,7 | 9,8 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,9 | 9,7 | 9,5 | -4,4% |
| 12. Chaudière-Appalaches | 9,6 | 9,4 | 9,5 | 9,6 | 9,6 | 9,4 | 9,4 | 9,2 | 9,0 | -5,6% |
| 13. Laval | 9,3 | 9,0 | 9,0 | 9,1 | 9,0 | 8,7 | 8,6 | 8,5 | 8,4 | -9,3% |
| 14. Lanaudière | 9,4 | 9,2 | 9,2 | 9,4 | 9,3 | 9,0 | 8,9 | 8,8 | 8,7 | -7,9% |
| 15. Laurentides | 9,5 | 9,2 | 9,3 | 9,4 | 9,4 | 9,1 | 9,0 | 9,0 | 8,8 | -7,0% |
| 16. Montérégie | 9,3 | 9,1 | 9,1 | 9,3 | 9,2 | 8,9 | 8,7 | 8,6 | 8,5 | -9,4% |
| 17. Centre-du-Québec | 9,4 | 9,2 | 9,3 | 9,5 | 9,4 | 9,1 | 8,9 | 8,8 | 8,7 | -8,4% |
| TC moyen | 9,5 | 9,3 | 9,3 | 9,4 | 9,4 | 9,2 | 9,0 | 8,9 | 8,7 | -8,1% |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec.

Les tableaux 42 à 44 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TE de GES moyen par région administrative pour l'ensemble des V.L. ciblés, pour les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que pour les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 42, le TE de GES moyen a diminué progressivement au cours des années pour toutes les régions administratives, soit une réduction moyenne entre 9,2 % et 12,0 %. De plus, les diminutions les plus importantes sont observées pour Laval (12,0 %), la Montérégie (12,0 %) et Montréal (11,9 %).
- Le tableau 43 permet aussi d'illustrer l'écart entre le TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants du parc de véhicules. Comparativement aux V.L. sortants, cet écart représente pour chaque année une réduction moyenne entre 15 et 50 grammes de CO₂e/km.
- Au tableau 44, on constate que le TE de GES moyen des V.L. neufs a diminué entre 2013 et 2021. Pour toutes les régions administratives, la réduction du TE de GES moyen pour la période se situe entre 4,9 % (Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine) et 11,8 % (Montréal).

Tableau 42. TE de GES moyen des V.L. ciblés par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km) *

| Région administrative | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|--------------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 01. Bas-Saint-Laurent | 256,4 | 253,2 | 249,8 | 246,9 | 243,8 | 240,3 | 237,0 | 234,6 | 230,8 | -10,0% |
| 02. Saguenay – Lac-Saint-Jean | 262,0 | 258,4 | 254,6 | 250,9 | 247,5 | 244,1 | 241,0 | 238,8 | 235,1 | -10,3% |
| 03. Capitale-Nationale | 242,2 | 238,8 | 234,9 | 232,0 | 229,3 | 226,2 | 223,1 | 220,7 | 217,1 | -10,4% |
| 04. Mauricie | 249,2 | 245,6 | 241,9 | 238,6 | 235,4 | 231,7 | 228,4 | 225,6 | 221,9 | -11,0% |
| 05. Estrie | 246,6 | 243,1 | 239,6 | 236,3 | 233,1 | 229,2 | 225,2 | 222,2 | 218,1 | -11,6% |
| 06. Montréal | 243,8 | 240,0 | 236,0 | 232,3 | 229,0 | 225,5 | 221,9 | 218,8 | 214,9 | -11,9% |
| 07. Outaouais | 255,1 | 250,6 | 246,5 | 243,0 | 239,4 | 235,3 | 231,6 | 228,9 | 225,3 | -11,7% |
| 08. Abitibi-Témiscamingue | 273,7 | 269,9 | 265,8 | 262,1 | 258,4 | 254,6 | 251,5 | 248,9 | 245,0 | -10,5% |
| 09. Côte-Nord | 275,0 | 271,1 | 266,4 | 261,8 | 257,6 | 253,6 | 250,4 | 248,0 | 244,2 | -11,2% |
| 10. Nord-du-Québec | 298,4 | 293,8 | 287,6 | 282,6 | 279,1 | 275,4 | 272,9 | 270,6 | 266,8 | -10,6% |
| 11. Gaspésie – Îles-de-la-Mad. | 261,2 | 258,1 | 254,5 | 251,2 | 247,9 | 244,9 | 242,4 | 240,4 | 237,3 | -9,2% |
| 12. Chaudière-Appalaches | 250,3 | 247,1 | 243,8 | 240,8 | 237,9 | 234,8 | 232,0 | 229,7 | 226,3 | -9,6% |
| 13. Laval | 243,7 | 239,8 | 235,8 | 232,2 | 229,0 | 225,0 | 221,4 | 218,3 | 214,4 | -12,0% |
| 14. Lanaudière | 247,5 | 243,3 | 239,2 | 235,8 | 232,4 | 228,2 | 224,4 | 221,9 | 218,1 | -11,9% |
| 15. Laurentides | 249,0 | 244,8 | 240,7 | 237,1 | 233,7 | 229,8 | 226,1 | 223,4 | 219,7 | -11,8% |
| 16. Montérégie | 246,1 | 242,3 | 238,5 | 235,1 | 231,8 | 227,8 | 223,9 | 220,7 | 216,7 | -12,0% |
| 17. Centre-du-Québec | 249,6 | 246,6 | 243,3 | 240,2 | 237,0 | 233,3 | 229,8 | 226,9 | 223,2 | -10,6% |
| TE moyen | 248,7 | 244,9 | 241,0 | 237,6 | 234,3 | 230,6 | 227,0 | 224,3 | 220,5 | -11,3% |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec.

Tableau 43. TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km) *

| Région administrative | Type | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|--------------------------------|---------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 01. Bas-Saint-Laurent | Entrant | 227,7 | 222,9 | 225,2 | 228,7 | 227,6 | 221,8 | 218,7 | 218,2 | 211,5 |
| | Sortant | 263,8 | 269,9 | 266,4 | 264,5 | 261,4 | 259,3 | 254,2 | 250,2 | 256,5 |
| 02. Saguenay – Lac-Saint-Jean | Entrant | 235,2 | 227,9 | 228,2 | 231,6 | 229,9 | 224,8 | 227,8 | 224,8 | 215,9 |
| | Sortant | 270,1 | 274,7 | 271,6 | 268,7 | 262,9 | 262,4 | 256,1 | 252,9 | 259,4 |
| 03. Capitale-Nationale | Entrant | 220,2 | 217,4 | 215,4 | 219,1 | 218,4 | 214,5 | 210,4 | 208,8 | 200,6 |
| | Sortant | 253,4 | 256,2 | 251,9 | 247,5 | 245,2 | 242,8 | 238,8 | 237,2 | 238,5 |
| 04. Mauricie | Entrant | 220,9 | 218,0 | 219,4 | 223,3 | 220,9 | 214,3 | 212,1 | 208,9 | 203,9 |
| | Sortant | 260,7 | 263,5 | 259,5 | 257,1 | 254,1 | 251,2 | 247,4 | 243,8 | 244,8 |
| 05. Estrie | Entrant | 218,1 | 213,5 | 213,9 | 215,4 | 213,6 | 205,2 | 199,6 | 200,2 | 192,8 |
| | Sortant | 255,7 | 258,6 | 255,6 | 253,0 | 251,0 | 248,2 | 244,1 | 240,4 | 245,2 |
| 06. Montréal | Entrant | 221,4 | 216,2 | 214,7 | 214,7 | 213,9 | 211,3 | 206,4 | 202,8 | 196,4 |
| | Sortant | 255,3 | 253,4 | 249,0 | 245,9 | 242,9 | 241,0 | 237,6 | 234,0 | 236,0 |
| 07. Outaouais | Entrant | 231,4 | 225,7 | 224,9 | 228,3 | 225,3 | 220,3 | 216,3 | 216,3 | 210,7 |
| | Sortant | 265,9 | 264,7 | 261,6 | 257,7 | 254,1 | 248,8 | 244,2 | 242,5 | 251,3 |
| 08. Abitibi-Témiscamingue | Entrant | 242,4 | 235,7 | 236,1 | 239,5 | 239,9 | 234,9 | 235,8 | 231,6 | 225,6 |
| | Sortant | 282,2 | 284,0 | 280,9 | 278,2 | 274,1 | 270,6 | 267,8 | 262,9 | 272,7 |
| 09. Côte-Nord | Entrant | 247,8 | 241,8 | 240,6 | 245,1 | 244,4 | 240,1 | 241,1 | 237,1 | 228,7 |
| | Sortant | 282,9 | 292,0 | 292,5 | 288,1 | 282,3 | 277,9 | 265,2 | 263,0 | 269,4 |
| 10. Nord-du-Québec | Entrant | 275,6 | 269,2 | 265,2 | 268,3 | 269,0 | 264,5 | 268,2 | 266,3 | 254,6 |
| | Sortant | 307,4 | 311,7 | 306,9 | 299,0 | 293,1 | 293,1 | 283,0 | 281,6 | 287,6 |
| 11. Gaspésie – Îles-de-la-Mad. | Entrant | 233,1 | 227,2 | 229,1 | 233,5 | 230,9 | 230,0 | 230,7 | 228,0 | 220,9 |
| | Sortant | 268,8 | 272,4 | 272,9 | 269,3 | 265,2 | 263,7 | 258,3 | 253,9 | 261,7 |
| 12. Chaudière-Appalaches | Entrant | 224,6 | 221,2 | 222,6 | 225,3 | 222,8 | 219,1 | 217,4 | 215,1 | 209,4 |
| | Sortant | 256,7 | 260,8 | 258,4 | 255,0 | 252,7 | 251,1 | 246,4 | 244,5 | 249,8 |
| 13. Laval | Entrant | 218,1 | 211,9 | 211,6 | 211,7 | 209,9 | 203,8 | 200,5 | 199,7 | 194,5 |
| | Sortant | 255,6 | 256,3 | 251,5 | 248,1 | 245,4 | 242,0 | 239,4 | 236,3 | 238,0 |
| 14. Lanaudière | Entrant | 220,4 | 215,2 | 216,1 | 219,2 | 216,1 | 206,8 | 203,6 | 204,8 | 199,4 |
| | Sortant | 258,6 | 260,8 | 257,7 | 253,9 | 251,8 | 249,2 | 243,4 | 241,1 | 244,2 |
| 15. Laurentides | Entrant | 222,2 | 217,0 | 217,1 | 220,1 | 217,6 | 211,4 | 208,1 | 208,3 | 202,9 |
| | Sortant | 261,3 | 263,1 | 258,8 | 254,6 | 253,0 | 249,7 | 245,5 | 242,1 | 247,3 |
| 16. Montérégie | Entrant | 219,4 | 214,4 | 214,3 | 216,4 | 213,7 | 205,4 | 200,0 | 200,4 | 194,7 |
| | Sortant | 256,8 | 257,7 | 254,9 | 251,4 | 248,6 | 247,1 | 243,2 | 240,1 | 242,0 |
| 17. Centre-du-Québec | Entrant | 221,7 | 216,8 | 217,6 | 221,4 | 217,7 | 211,2 | 206,7 | 205,9 | 200,0 |
| | Sortant | 257,0 | 260,2 | 258,2 | 256,1 | 253,7 | 250,5 | 246,9 | 243,9 | 247,0 |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec.

Tableau 44. TE de GES moyen des V.L. neufs par région administrative pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km) *

| Région administrative | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|--------------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|--------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 01. Bas-Saint-Laurent | 226,4 | 222,1 | 224,8 | 228,5 | 227,6 | 221,7 | 218,6 | 216,3 | 211,2 | ▾ | -6,7% |
| 02. Saguenay – Lac-Saint-Jean | 234,7 | 227,3 | 227,5 | 231,4 | 229,8 | 224,5 | 227,9 | 223,9 | 215,5 | ▾ | -8,2% |
| 03. Capitale-Nationale | 219,4 | 216,8 | 214,9 | 218,8 | 218,2 | 214,3 | 210,0 | 207,5 | 200,1 | ▾ | -8,8% |
| 04. Mauricie | 219,8 | 217,4 | 219,1 | 223,4 | 221,9 | 215,1 | 212,5 | 207,2 | 203,5 | ▾ | -7,4% |
| 05. Estrie | 216,3 | 211,8 | 212,7 | 214,3 | 213,3 | 204,4 | 198,2 | 196,5 | 191,2 | ▾ | -11,6% |
| 06. Montréal | 219,3 | 214,5 | 213,3 | 213,3 | 212,7 | 209,8 | 204,7 | 198,8 | 193,4 | ▾ | -11,8% |
| 07. Outaouais | 226,2 | 220,7 | 221,3 | 226,2 | 223,3 | 217,0 | 212,3 | 210,9 | 206,1 | ▾ | -8,9% |
| 08. Abitibi-Témiscamingue | 241,0 | 234,4 | 234,8 | 239,4 | 239,5 | 234,6 | 235,5 | 230,0 | 224,7 | ▾ | -6,8% |
| 09. Côte-Nord | 246,7 | 241,4 | 239,2 | 244,7 | 244,0 | 239,6 | 241,2 | 235,1 | 228,7 | ▾ | -7,3% |
| 10. Nord-du-Québec | 275,7 | 268,5 | 264,9 | 268,7 | 269,7 | 264,0 | 269,0 | 266,6 | 255,3 | ▾ | -7,4% |
| 11. Gaspésie – Îles-de-la-Mad. | 230,8 | 225,3 | 227,4 | 232,5 | 230,2 | 228,4 | 229,4 | 225,0 | 219,6 | ▾ | -4,9% |
| 12. Chaudière-Appalaches | 222,9 | 219,8 | 221,4 | 224,2 | 221,7 | 217,9 | 216,5 | 213,1 | 208,5 | ▾ | -6,5% |
| 13. Laval | 215,9 | 210,2 | 210,0 | 210,2 | 208,3 | 201,6 | 197,9 | 194,7 | 191,1 | ▾ | -11,5% |
| 14. Lanaudière | 219,2 | 214,1 | 215,3 | 218,6 | 215,6 | 206,1 | 202,3 | 201,4 | 197,6 | ▾ | -9,9% |
| 15. Laurentides | 220,6 | 215,6 | 215,8 | 219,1 | 216,8 | 210,1 | 206,7 | 205,3 | 200,9 | ▾ | -8,9% |
| 16. Montérégie | 217,6 | 212,9 | 213,0 | 215,4 | 212,9 | 204,0 | 198,5 | 196,5 | 192,1 | ▾ | -11,7% |
| 17. Centre-du-Québec | 220,1 | 215,3 | 216,1 | 220,1 | 217,1 | 209,8 | 205,2 | 202,4 | 197,5 | ▾ | -10,2% |
| TE moyen | 221,3 | 216,6 | 216,6 | 219,3 | 217,7 | 211,6 | 207,8 | 204,8 | 199,6 | ▾ | -9,8% |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec.

Les tableaux 45 à 47 présentent, pour la période 2013 à 2021, le nombre et la répartition des V.L. ciblés par région métropolitaine du lieu de résidence du propriétaire (selon la SAAQ), la répartition des V.L. entrants et sortants du parc ainsi que la répartition des V.L. neufs par région métropolitaine. À cet effet, on peut observer :

- Au tableau 45, le nombre de V.L. est en progression dans toutes les régions métropolitaines du Québec, soit entre 2,1 % pour le Saguenay et 11,9 % pour la région de Sherbrooke. De plus, on constate aussi que la région de Montréal est la plus importante avec une proportion des V.L. de près de 68 %, suivi par la région de Québec avec une proportion des V.L. d'environ 15,5 % selon les années. Pour la région de Montréal, la proportion des V.L. a légèrement augmenté, passant de 67,7 % en 2013 à 67,9 % en 2021. Pour la région de Québec, la proportion des V.L. a légèrement diminué, passant de 15,6 % en 2013 à 15,3 % en 2021.
- Au tableau 46, si on exclut les années 2020 et 2021¹¹, l'écart entre la répartition des V.L. entrants et sortants du parc permet de confirmer la progression du nombre de V.L. pour l'ensemble des régions administratives. Plus spécifiquement pour la région de Montréal, on constate également que cet écart augmente au cours des années. Entre les années 2013 et 2019, la proportion des V.L. entrants est passée de 36,4 % à 37,4 %, alors que celle des V.L. sortants est passée de 31,0 % à 29,6 %.
- Au tableau 47, la répartition des V.L. neufs par région métropolitaine permet aussi d'illustrer l'importance et la prépondérance des régions de Montréal (environ 67 %) et de Québec (environ 18 %). Encore ici, la répartition des V.L. neufs a progressé pour la région de Montréal, laquelle est passée de 66,7 % à 67,9 %, soit une augmentation de 1,2 points de pourcentage. En contrepartie, la répartition des V.L. neufs a diminué pour la région de Québec, laquelle est passée de 17,8 % à 15,9 %, soit une réduction de près de 2 points de pourcentage.

¹¹ Pour rappel, des données présentées au tableau 8, en 2020, le nombre de V.L. sortants est plus important alors que le nombre de V.L. entrants est plus faible que les années précédentes. En 2021, le nombre de V.L. entrants demeure plus faible que les années précédentes, et le nombre de V.L. sortants est beaucoup plus faible que par le passé (environ 187 000 V.L. comparativement à plus de 400 000).

Tableau 45. Nombre et répartition des V.L. ciblés (en % des V.L. ciblés) par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021*

| Région métropolitaine | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|-------------------------|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------------------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Gatineau | | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 181 447 | 183 568 | 185 514 | 188 007 | 191 512 | 191 462 | 194 029 | 195 958 | 196 995 | ↗ | 8,6% |
| Proportion des V.L. (%) | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,2 | 6,3 | | |
| Montréal | | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 1 994 389 | 2 013 722 | 2 034 896 | 2 065 739 | 2 095 711 | 2 101 339 | 2 123 818 | 2 125 659 | 2 140 795 | ↗ | 7,3% |
| Proportion des V.L. (%) | 67,7 | 67,7 | 67,8 | 67,8 | 67,8 | 67,8 | 67,8 | 67,8 | 67,9 | | |
| Québec | | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 460 440 | 465 021 | 469 902 | 477 324 | 482 728 | 484 978 | 488 843 | 485 740 | 481 127 | ↘ | 4,5% |
| Proportion des V.L. (%) | 15,6 | 15,6 | 15,6 | 15,7 | 15,6 | 15,6 | 15,6 | 15,5 | 15,3 | | |
| Saguenay | | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 98 386 | 98 784 | 98 284 | 98 918 | 99 343 | 98 683 | 99 168 | 99 642 | 100 437 | ↗ | 2,1% |
| Proportion des V.L. (%) | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | | |
| Sherbrooke | | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 118 843 | 120 246 | 121 517 | 123 362 | 125 571 | 126 732 | 128 536 | 130 929 | 133 029 | ↗ | 11,9% |
| Proportion des V.L. (%) | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 4,1 | 4,1 | 4,1 | 4,2 | 4,2 | | |
| Trois-Rivières | | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 92 111 | 92 550 | 93 046 | 94 323 | 95 548 | 95 855 | 96 889 | 97 563 | 98 200 | ↗ | 6,6% |
| Proportion des V.L. (%) | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | | |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec ou à l'extérieur des RMR.

Tableau 46. Répartition des V.L. entrants et sortants par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) *

| Région métropolitaine | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|-----------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Gatineau | | | | | | | | | |
| Entrant | 4,0 | 3,8 | 3,7 | 3,7 | 3,7 | 3,9 | 4,1 | 3,7 | 5,3 |
| Sortant | 3,6 | 3,6 | 3,6 | 3,6 | 3,9 | 3,8 | 3,6 | 4,0 | 1,6 |
| Montréal | | | | | | | | | |
| Entrant | 36,4 | 35,6 | 37,6 | 36,3 | 35,5 | 37,0 | 37,4 | 30,7 | 48,7 |
| Sortant | 31,0 | 32,1 | 30,0 | 31,0 | 31,9 | 30,1 | 29,6 | 36,2 | 20,1 |
| Québec | | | | | | | | | |
| Entrant | 9,5 | 9,3 | 9,8 | 9,8 | 9,3 | 9,5 | 9,6 | 7,8 | 10,7 |
| Sortant | 6,0 | 6,2 | 6,0 | 6,1 | 6,2 | 6,2 | 6,3 | 7,6 | 3,4 |
| Saguenay | | | | | | | | | |
| Entrant | 1,5 | 1,6 | 1,6 | 1,8 | 1,7 | 1,7 | 1,8 | 1,6 | 2,5 |
| Sortant | 1,4 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,4 | 1,4 | 1,8 | 1,0 |
| Sherbrooke | | | | | | | | | |
| Entrant | 2,0 | 1,9 | 2,0 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | 2,0 | 1,7 | 2,5 |
| Sortant | 1,7 | 1,8 | 1,6 | 1,7 | 1,8 | 1,7 | 1,7 | 2,1 | 1,3 |
| Trois-Rivières | | | | | | | | | |
| Entrant | 1,4 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,4 | 1,2 | 1,8 |
| Sortant | 1,3 | 1,4 | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,3 | 1,6 | 1,0 |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec ou à l'extérieur des RMR.

Tableau 47. Répartition des V.L. neufs par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. neufs) *

| Région métropolitaine | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|-----------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Gatineau | 6,3 | 6,1 | 5,7 | 5,8 | 6,0 | 6,0 | 6,2 | 6,4 | 6,1 |
| Montréal | 66,7 | 66,9 | 67,3 | 66,3 | 66,4 | 66,8 | 66,4 | 65,5 | 67,9 |
| Québec | 17,8 | 17,9 | 18,0 | 18,5 | 18,2 | 17,9 | 18,0 | 18,0 | 15,9 |
| Saguenay | 2,9 | 3,0 | 2,9 | 3,3 | 3,3 | 3,2 | 3,3 | 3,6 | 3,8 |
| Sherbrooke | 3,7 | 3,6 | 3,6 | 3,6 | 3,6 | 3,6 | 3,6 | 3,8 | 3,7 |
| Trois-Rivières | 2,6 | 2,5 | 2,4 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,6 | 2,6 |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec ou à l'extérieur des RMR.

Les tableaux 48 à 50 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TC moyen par région métropolitaine pour l'ensemble des V.L. ciblés, pour les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que pour les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 48, le TC moyen a diminué progressivement au cours des années pour toutes les régions, soit une réduction entre 9,0 % pour Québec et 10,6 % pour la région de Montréal.
- Le tableau 49 permet d'illustrer l'écart entre le TC moyen des V.L. entrants et sortants du parc de véhicules. Comparativement aux V.L. sortants, cet écart représente pour chaque année une réduction moyenne entre 0,9 et 1,7 litres/100 km.
- Au tableau 50, on observe également que le TC moyen des V.L. neufs a diminué progressivement entre 2013 et 2021 pour toutes les régions. La réduction du TC moyen pour la période se situe donc entre 6,0 % pour la région de Trois-Rivières et 9,3 % pour la région de Montréal.

Tableau 48. TC moyen des V.L. ciblés par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) *

| Région métropolitaine | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|-----------------------|-----------------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| Gatineau | 10,6 | 10,4 | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,9 | 9,7 | 9,6 | 9,5 | ↓ -10,2% |
| Montréal | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | ↓ -10,6% |
| Québec | 10,1 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 9,4 | 9,2 | ↓ -9,0% |
| Saguenay | 10,8 | 10,7 | 10,6 | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 10,0 | 9,8 | ↓ -9,3% |
| Sherbrooke | 10,1 | 10,0 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,1 | ↓ -10,4% |
| Trois-Rivières | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | ↓ -10,1% |
| TC moyen | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,2 | ↓ -10,3% |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec ou à l'extérieur des RMR.

Tableau 49. TC moyen des V.L. entrants et sortants par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) *

| Région métropolitaine | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|-----------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Gatineau | | | | | | | | | |
| Entrant | 9,9 | 9,6 | 9,6 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 9,2 | 9,3 | 9,0 |
| Sortant | 11,0 | 11,0 | 10,9 | 10,7 | 10,6 | 10,4 | 10,2 | 10,2 | 10,5 |
| Montréal | | | | | | | | | |
| Entrant | 9,4 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,0 | 8,8 | 8,8 | 8,6 |
| Sortant | 10,8 | 10,8 | 10,6 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 10,1 |
| Québec | | | | | | | | | |
| Entrant | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,1 | 9,0 | 8,7 |
| Sortant | 10,6 | 10,8 | 10,6 | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 10,0 |
| Saguenay | | | | | | | | | |
| Entrant | 10,0 | 9,7 | 9,7 | 9,8 | 9,8 | 9,6 | 9,7 | 9,6 | 9,2 |
| Sortant | 11,3 | 11,5 | 11,3 | 11,2 | 11,0 | 11,0 | 10,7 | 10,6 | 10,7 |
| Sherbrooke | | | | | | | | | |
| Entrant | 9,2 | 9,0 | 9,0 | 9,1 | 9,0 | 8,7 | 8,5 | 8,5 | 8,3 |
| Sortant | 10,6 | 10,7 | 10,6 | 10,4 | 10,3 | 10,3 | 10,1 | 9,9 | 10,0 |
| Trois-Rivières | | | | | | | | | |
| Entrant | 9,3 | 9,2 | 9,2 | 9,4 | 9,3 | 9,1 | 9,0 | 8,9 | 8,8 |
| Sortant | 10,9 | 10,9 | 10,8 | 10,6 | 10,5 | 10,5 | 10,3 | 10,1 | 10,1 |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec ou à l'extérieur des RMR.

Tableau 50. TC moyen des V.L. neufs par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) *

| Région métropolitaine | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|-----------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| Gatineau | 9,6 | 9,4 | 9,4 | 9,6 | 9,5 | 9,3 | 9,1 | 9,0 | 8,9 | -8,1% |
| Montréal | 9,3 | 9,1 | 9,1 | 9,2 | 9,1 | 8,9 | 8,8 | 8,7 | 8,5 | -9,3% |
| Québec | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,0 | 8,9 | 8,7 | -7,6% |
| Saguenay | 10,0 | 9,7 | 9,7 | 9,8 | 9,8 | 9,6 | 9,7 | 9,6 | 9,2 | -7,6% |
| Sherbrooke | 9,1 | 8,9 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 8,7 | 8,5 | 8,4 | 8,2 | -9,7% |
| Trois-Rivières | 9,3 | 9,2 | 9,2 | 9,3 | 9,3 | 9,1 | 9,1 | 8,8 | 8,7 | -6,0% |
| TC moyen | 9,4 | 9,2 | 9,2 | 9,3 | 9,2 | 9,0 | 8,9 | 8,8 | 8,6 | -8,8% |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec ou à l'extérieur des RMR.

Les tableaux 51 à 53 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TE de GES moyen par région métropolitaine pour l'ensemble des V.L. ciblés, pour les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que pour les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 51, le TE de GES moyen a aussi diminué progressivement au cours des années pour toutes les régions, soit une réduction entre 10,5 % pour la région de Québec et 12,0 % pour les régions de Montréal et Sherbrooke.
- Le tableau 52 permet aussi d'illustrer l'écart entre le TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants du parc de véhicules. Comparativement aux V.L. sortants, cet écart représente pour chaque année une réduction moyenne entre 26 et 48 grammes de CO₂e/km.
- Au tableau 53, on peut aussi constater que le TE de GES moyen des V.L. neufs a diminué entre 2013 et 2021. Pour toutes les régions métropolitaines, la réduction du TE de GES moyen pour la période se situe entre 7,4 % pour la région de Trois-Rivières et 12,1 % pour la région de Sherbrooke.

Tableau 51. TE de GES moyen des V.L. par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km) *

| Région métropolitaine | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| Gatineau | 251,8 | 247,2 | 243,2 | 239,7 | 236,2 | 232,2 | 228,5 | 225,8 | 222,1 | -11,8% |
| Montréal | 243,9 | 239,9 | 236,0 | 232,4 | 229,1 | 225,3 | 221,5 | 218,5 | 214,6 | -12,0% |
| Québec | 241,1 | 237,7 | 233,8 | 230,9 | 228,0 | 225,0 | 221,8 | 219,3 | 215,7 | -10,5% |
| Saguenay | 258,0 | 254,4 | 250,5 | 246,6 | 243,3 | 239,9 | 236,6 | 234,4 | 230,6 | -10,6% |
| Sherbrooke | 240,4 | 236,9 | 233,2 | 229,8 | 226,4 | 222,7 | 218,9 | 215,8 | 211,6 | -12,0% |
| Trois-Rivières | 245,0 | 241,3 | 237,6 | 234,2 | 231,0 | 227,2 | 223,9 | 221,0 | 217,3 | -11,3% |
| TE moyen | 244,3 | 240,4 | 236,5 | 233,0 | 229,8 | 226,1 | 222,5 | 219,6 | 215,7 | -11,7% |








* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec ou à l'extérieur des RMR.

Tableau 52. TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO_{2e}/km) *

| Région métropolitaine | Année de l'inventaire | | | | | | | | | |
|-----------------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| Gatineau | | | | | | | | | | |
| Entrant | 229,5 | 223,5 | 223,3 | 225,8 | 222,7 | 217,9 | 213,5 | 213,7 | 208,0 | |
| Sortant | 263,1 | 261,6 | 258,9 | 254,4 | 250,9 | 245,3 | 241,1 | 239,3 | 246,9 | |
| Montréal | | | | | | | | | | |
| Entrant | 219,5 | 214,3 | 213,7 | 214,5 | 212,9 | 207,2 | 202,6 | 201,5 | 195,6 | |
| Sortant | 255,7 | 255,5 | 251,6 | 247,9 | 245,1 | 243,0 | 239,3 | 236,1 | 238,0 | |
| Québec | | | | | | | | | | |
| Entrant | 219,4 | 216,4 | 214,8 | 217,5 | 216,7 | 213,4 | 208,9 | 207,2 | 199,4 | |
| Sortant | 251,6 | 255,2 | 250,6 | 246,4 | 243,8 | 241,6 | 237,5 | 236,0 | 235,7 | |
| Saguenay | | | | | | | | | | |
| Entrant | 232,9 | 226,2 | 226,2 | 228,9 | 227,7 | 222,2 | 224,6 | 221,9 | 212,9 | |
| Sortant | 266,6 | 271,7 | 268,8 | 264,6 | 259,1 | 259,8 | 251,5 | 249,1 | 253,1 | |
| Sherbrooke | | | | | | | | | | |
| Entrant | 214,6 | 209,4 | 209,5 | 210,0 | 208,7 | 200,8 | 195,1 | 195,0 | 188,4 | |
| Sortant | 250,2 | 254,1 | 251,0 | 247,8 | 244,3 | 242,7 | 238,1 | 234,6 | 236,1 | |
| Trois-Rivières | | | | | | | | | | |
| Entrant | 217,3 | 214,5 | 213,7 | 217,1 | 214,5 | 209,2 | 207,7 | 204,0 | 200,9 | |
| Sortant | 256,9 | 258,0 | 254,5 | 251,8 | 248,7 | 247,1 | 242,8 | 239,2 | 238,3 | |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec ou à l'extérieur des RMR.

Tableau 53. TE de GES moyen des V.L. neufs par région métropolitaine (RMR) pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO_{2e}/km) *

| Région métropolitaine | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|-----------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Gatineau | 224,4 | 218,4 | 219,7 | 223,6 | 220,7 | 214,4 | 209,3 | 207,9 | 203,2 |  -9,5% | |
| Montréal | 217,6 | 212,7 | 212,4 | 213,3 | 211,8 | 205,7 | 200,8 | 197,6 | 192,9 |  -11,4% | |
| Québec | 218,5 | 215,7 | 214,2 | 217,1 | 216,4 | 213,1 | 208,5 | 205,7 | 198,9 |  -9,0% | |
| Saguenay | 232,2 | 225,4 | 225,3 | 228,6 | 227,6 | 221,9 | 224,8 | 221,0 | 212,4 |  -8,5% | |
| Sherbrooke | 212,9 | 207,8 | 208,5 | 209,2 | 208,8 | 200,5 | 194,2 | 192,2 | 187,1 |  -12,1% | |
| Trois-Rivières | 216,3 | 213,9 | 213,2 | 216,8 | 215,9 | 210,0 | 208,4 | 202,4 | 200,2 |  -7,4% | |
| TE moyen | 218,4 | 213,9 | 213,4 | 215,0 | 213,7 | 208,0 | 203,5 | 200,5 | 195,2 |  -10,6% | |

* Exclut les V.L. ciblés dont le lieu de résidence du propriétaire n'est pas au Québec ou à l'extérieur des RMR.

3.6 Évolution des V.L. ciblés par type de motorisation

Comme pour la période précédente (2009-2012), la nomenclature suivante est utilisée pour la classification des V.L. entièrement électriques, hybrides branchables et hybrides :

- **Véhicules entièrement électriques (VEE)** : véhicules dont la motorisation est entièrement électrique, qui utilise l'énergie provenant d'une batterie électrochimique, laquelle doit être rechargée à partir d'une source externe d'électricité.
- **Véhicules hybrides branchables / véhicules hybrides rechargeables (VHR)** : véhicules dont la motorisation est soit électrique et à essence, soit électrique et au diesel et qui utilise l'énergie provenant d'une batterie électrochimique, laquelle peut être rechargée à partir d'une source externe d'électricité.
- **Véhicules hybrides (VH)** : véhicules dont la motorisation est soit électrique et à essence, soit électrique et au diesel, et qui utilise en partie l'énergie provenant d'une batterie électrochimique, laquelle ne peut pas être rechargée à partir d'une source externe d'électricité.

Afin de permettre la comparaison entre les différents types de carburant ou d'énergie utilisés pour chaque type de motorisation (essence, diesel, entièrement électrique, hybride branchable et hybride), les TC utilisés pour les analyses sont rapportés sous forme de taux de consommation d'énergie. D'une part pour les motorisations à essence, diesel et hybride, le taux de consommation d'énergie correspond simplement au taux de consommation de carburant du véhicule (en litres/100 km). D'autre part, pour les véhicules entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR), le taux de consommation d'énergie est exprimé en litres d'essence équivalents (Le/100 km), sachant qu'un litre d'essence contient l'énergie équivalant à 8,9 kWh d'électricité (RNCAN, 2022b). Pour plus de détails sur le taux de consommation d'énergie pour chaque type de motorisation, consulter l'étape 16 du rapport méthodologique.

Avant de poursuivre, il est également important de souligner que les informations de la SAAQ sur le type de carburant du véhicule (variable CARB)¹² ne sont pas utilisées pour identifier le type de motorisation des V.L. Avant 2017, tous les véhicules hybrides, branchables ou non, étaient identifiés par la SAAQ avec le code « H ». À partir de 2017, le code « H » prend la signification d'hybride non branchable, et le code « W » est utilisé pour la catégorie hybride branchable. Afin de pouvoir conserver la même nomenclature pour toute la période observée, la motorisation est par conséquent basée sur le décodage du NIV et la configuration du véhicule.

Également, tous les tableaux de cette section excluent les V.L. ciblés au gaz naturel et à pile à combustible. Dans tous les cas, ces V.L. font partie de ceux pour lesquels il n'a pas été possible d'assigner un TC et une classe de véhicule avec les données de RNCAN (voir le tableau 5, catégorie non assigné).

¹² Pour plus de détails sur la description des variables et la nomenclature des données de la SAAQ, voir l'Annexe 3.

Le tableau 54 présente, pour la période 2013 à 2021, la répartition des V.L. ciblés par type de motorisation du véhicule. À cet effet, on peut observer :

- La proportion des V.L. à essence au sein du parc de véhicules est effectivement en diminution sur toute la période d'analyse. Celle-ci est passée de 98,2 % en 2013 à 94,3 % en 2021, soit une réduction de 3,9 points de pourcentage pour l'ensemble des V.L. ciblés.
- En contrepartie, cette diminution des V.L. à essence a fait place à une proportion grandissante de V.L. entièrement électriques (VEE), hybrides (VH) et hybrides branchables (VHR), pour des proportions qui ont atteint respectivement 1,5 %, 1,9 % et 1,2 % de l'ensemble des V.L. ciblés en 2021.

Tableau 54. Répartition des V.L. ciblés par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés) *

| Type de motorisation | Année de l'inventaire | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| Diesel | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 51 743 | 58 785 | 64 600 | 64 934 | 51 951 | 49 016 | 49 124 | 50 252 | 50 030 | |
| Proportion des V.L. (%) | 1,2 | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 1,1 | 1,1 | 1,0 | 1,1 | 1,1 | |
| Entièrement électrique (VEE) | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 768 | 1 867 | 3 588 | 5 707 | 9 592 | 18 770 | 34 275 | 50 401 | 71 852 | |
| Proportion des V.L. (%) | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,4 | 0,7 | 1,1 | 1,5 | |
| Essence | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 4 374 329 | 4 398 482 | 4 420 449 | 4 472 877 | 4 532 047 | 4 511 243 | 4 512 130 | 4 494 727 | 4 475 517 | |
| Proportion des V.L. (%) | 98,2 | 97,9 | 97,7 | 97,5 | 97,5 | 97,0 | 96,1 | 95,3 | 94,3 | |
| Hybride (VH) | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 24 315 | 29 159 | 32 937 | 37 970 | 43 487 | 50 740 | 66 486 | 77 226 | 92 508 | |
| Proportion des V.L. (%) | 0,5 | 0,6 | 0,7 | 0,8 | 0,9 | 1,1 | 1,4 | 1,6 | 1,9 | |
| Hybride branchable (VHR) | | | | | | | | | | |
| Nombre de V.L. | 1 542 | 3 189 | 4 674 | 7 816 | 12 231 | 21 222 | 32 533 | 42 586 | 57 240 | |
| Proportion des V.L. (%) | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,5 | 0,7 | 0,9 | 1,2 | |

* Exclut les V.L. ciblés au gaz naturel et à pile à combustible

Le tableau 55 présente, pour la période 2013 à 2021, le nombre de V.L. diesel selon la masse nette et la source utilisée pour assigner le TC et la classe de véhicule. À cet effet, on peut observer :

- Le nombre de V.L. diesel est sous-estimé pour les analyses. Lorsque la source est identifiée « non assigné », il s'agit de V.L. dont le NIV a été décodé et pour lequel il n'a pas été possible d'assigner un TC et une classe de véhicule selon les données de RNCAN. C'est le cas notamment des marques et modèles de véhicules (principalement des fourgons et des camionnettes) pour lesquels RNCAN ne publie aucune information (par ex. Ford Transit, F350, F450, Chevrolet 2500HD, 3500, Ram Promaster, etc.) ou que la cylindrée du moteur est trop élevée pour qu'il y ait une correspondance exacte (par ex. les cylindrées supérieures à 6 litres).
- Pour les V.L. diesel dont la masse nette du véhicule est inférieure à 1 700 kg, très peu d'entre eux (entre 1 et 3 V.L.) sont exclus des analyses à chaque année.
- Pour les V.L. diesel dont la masse nette du véhicule se situe entre 1 700 et 3 850 kg, ceux qui sont exclus des analyses représentent à chaque année, de 18 % à 22 % des V.L. pour cette catégorie de masse nette. Cependant, il est important de mentionner que ces V.L. correspondent à des marques et modèles de véhicules (principalement des fourgons et des camionnettes) pour lesquels RNCAN ne publie aucune information.

Tableau 55. Nombre de V.L. diesel de 15 ans ou moins selon la masse nette et la source utilisée pour assigner le TC et la classe de véhicule pour la période 2013 à 2021

| Masse nette et source pour le TC et la classe de véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|--|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 0 - 1 700 kg | 37 459 | 39 870 | 39 548 | 36 511 | 23 709 | 19 863 | 19 587 | 18 368 | 15 455 |
| Archives 2009-2012 | 31 460 | 29 048 | 25 727 | 22 887 | 13 876 | 9 917 | 8 135 | 6 733 | 4 262 |
| ESP Data | 2 998 | 6 210 | 8 921 | 8 882 | 7 017 | 7 274 | 7 957 | 8 098 | 7 810 |
| RNCAN | 2 998 | 4 610 | 4 899 | 4 739 | 2 813 | 2 669 | 3 492 | 3 534 | 3 381 |
| Non assigné | 3 | 2 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 |
| 1 701 - 3 850 kg | 18 219 | 23 445 | 30 593 | 34 942 | 35 402 | 37 057 | 38 077 | 40 242 | 42 105 |
| Archives 2009-2012 | 10 890 | 9 957 | 9 226 | 8 464 | 7 760 | 6 619 | 6 165 | 5 892 | 5 121 |
| ESP Data | 3 212 | 8 155 | 13 987 | 17 931 | 17 915 | 17 820 | 16 998 | 16 725 | 15 934 |
| RNCAN | 185 | 805 | 1 840 | 2 031 | 2 570 | 4 717 | 6 377 | 9 270 | 13 522 |
| Non assigné | 3 932 | 4 528 | 5 540 | 6 516 | 7 157 | 7 901 | 8 537 | 8 355 | 7 528 |
| 3 851 - 4 545 kg | 18 | 18 | 18 | 16 | 18 | 20 | 22 | 22 | 17 |
| Archives 2009-2012 | 13 | 14 | 15 | 13 | 13 | 12 | 13 | 13 | 8 |
| Non assigné | 5 | 4 | 3 | 3 | 5 | 8 | 9 | 9 | 9 |
| Total | 55 696 | 63 333 | 70 159 | 71 469 | 59 129 | 56 940 | 57 686 | 58 632 | 57 577 |

Les tableaux 56 et 57 présentent respectivement pour la période 2013 à 2021, le nombre de V.L. diesel entrants, sortants et neufs par masse nette du véhicule, ainsi que le nombre de V.L. diesel par classe de véhicule. À cet effet, on peut observer :

- Dans un premier temps, il est important de rappeler que le nombre de V.L. diesel ciblés est sous-estimé pour ceux dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg. Tel que présenté au tableau 55, ceux-ci représentent à chaque année, environ 18 % à 22 % des V.L. diesel pour cette catégorie de masse nette. Sont donc exclus des V.L. diesel ciblés, tous les modèles de camionnettes F250, F350 et F450 de Ford, les séries 2500 et 3500 de Chevrolet, Dodge, GMC et Ram, etc. Pour tous ces V.L. exclus, sachant que la cylindrée du moteur est supérieure à 6 litres, on estime que leur TC et TE réels sont également plus élevés par rapport aux autres V.L. dont la cylindrée du moteur est inférieure à 6 litres.
- Le tableau 56 permet d'illustrer la répartition des V.L. diesel selon la masse nette du véhicule (selon la SAAQ). D'une part pour les V.L. dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg, leur nombre est passé de 37 456 en 2013 à 15 453 en 2021, soit une diminution importante de 58,7 % au cours de la période. D'autre part, pour les V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg, leur nombre est en progression constante depuis 2013. Ce dernier est ainsi passé de 14 287 en 2013 à 34 577 en 2021, soit une augmentation de 142,0 %.
- Pour les V.L. diesel neufs, ceux dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg sont pratiquement inexistantes depuis 2016. Depuis cette date, la presque totalité des V.L. diesel neufs présente une masse nette supérieure à 1 700 kg.
- Le tableau 57 permet d'illustrer l'évolution de la répartition des V.L. diesel par classe de véhicule. Pour l'ensemble des V.L. diesel ciblés, on observe d'une part une diminution importante des V.L. compacts. Avec un inventaire de plus de 30 000 unités en 2013, leur nombre a chuté à moins de 12 000 en 2021, soit une diminution de 61,8 %. D'autre part, on constate également l'augmentation importante pour les camionnettes, qui sont passés de 851 en 2013 à 18 153 en 2021.
- Toujours au tableau 57, on constate également que le nombre de VUS représente une portion importante de l'ensemble des V.L. diesel. Ces derniers ont connu une progression entre 2013 et 2016, mais leur nombre se maintient environ à 16 000 unités depuis 2017.

Tableau 56. Nombre de V.L. diesel entrants, sortants et neufs par masse nette pour la période 2013 à 2021

| Type et masse du V.L. | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|---------------------------------|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------------------|--------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Nombre de V.L. | | | | | | | | | | | |
| 0 - 1 700 kg | 37 456 | 39 868 | 39 547 | 36 508 | 23 706 | 19 860 | 19 584 | 18 365 | 15 453 | ↘ | -58,7% |
| 1 701 - 3 850 kg | 14 287 | 18 917 | 25 053 | 28 426 | 28 245 | 29 156 | 29 540 | 31 887 | 34 577 | ↗ | 142,0% |
| Nombre de V.L. (neuf) | | | | | | | | | | | |
| 0 - 1 700 kg | 4 454 | 4 669 | 3 130 | 122 | 282 | 422 | 135 | 7 | 4 | ↘ | -99,9% |
| 1 701 - 3 850 kg | 3 054 | 5 481 | 7 097 | 4 784 | 1 599 | 3 145 | 1 685 | 2 947 | 5 200 | ↗ | 70,3% |
| Nombre de V.L. (entrant) | | | | | | | | | | | |
| 0 - 1 700 kg | 4 686 | 4 990 | 3 448 | 373 | 1 499 | 923 | 548 | 304 | 131 | ↘ | -97,2% |
| 1 701 - 3 850 kg | 3 291 | 5 700 | 7 325 | 5 084 | 1 909 | 3 771 | 2 322 | 3 749 | 5 598 | ↗ | 70,1% |
| Nombre de V.L. (sortant) | | | | | | | | | | | |
| 0 - 1 700 kg | 2 393 | 3 467 | 3 558 | 12 070 | 5 498 | 2 821 | 2 207 | 3 584 | 62 | ↘ | -97,4% |
| 1 701 - 3 850 kg | 944 | 1 150 | 1 670 | 1 969 | 2 530 | 2 365 | 2 169 | 3 774 | 407 | ↘ | -56,9% |

Tableau 57. Nombre de V.L. diesel ciblés par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021

| Classe du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|--------------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------|---------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 2. Deux Places | 1 153 | 1 038 | 950 | 884 | 852 | 756 | 695 | 443 | 2 | ↘ | -99,8% |
| 3. Sous-Compacte | 564 | 465 | 452 | 348 | 261 | 195 | 166 | 150 | 111 | ↘ | -80,3% |
| 4. Compacte | 30 745 | 32 515 | 31 492 | 28 929 | 17 602 | 14 550 | 14 482 | 13 865 | 11 757 | ↘ | -61,8% |
| 5. Intermediaire | 3 152 | 4 370 | 5 042 | 4 953 | 3 562 | 3 272 | 3 429 | 3 332 | 3 233 | ↗ | 2,6% |
| 6. Grande Berline | 476 | 462 | 434 | 413 | 392 | 381 | 369 | 358 | 332 | ↘ | -30,3% |
| 7. Familiale | 2 061 | 1 994 | 2 336 | 2 230 | 2 171 | 1 634 | 1 285 | 972 | 756 | ↘ | -63,3% |
| 8. Camionnette | 851 | 2 397 | 5 653 | 8 711 | 9 340 | 11 232 | 11 976 | 14 629 | 18 153 | ↗ | 2033,1% |
| 9. Vus | 10 995 | 14 024 | 16 892 | 17 309 | 16 948 | 16 380 | 16 173 | 16 035 | 15 458 | ↗ | 40,6% |
| 10. Fourgonnette | 1 746 | 1 520 | 1 349 | 1 157 | 823 | 616 | 549 | 468 | 228 | ↘ | -86,9% |
| Total | 51 743 | 58 785 | 64 600 | 64 934 | 51 951 | 49 016 | 49 124 | 50 252 | 50 030 | ↘ | -3,3% |

Les tableaux 58 à 60 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TC moyen par type de motorisation pour l'ensemble des V.L. ciblés, les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 58, le TC moyen pour les V.L. à essence (ceux-ci représentent 94 % à 98 % de tous les V.L. du parc selon les années) a diminué progressivement au cours des années, passant de 10,5 litres/100 km en 2013 à 9,6 litres/100 km en 2021, soit une réduction de 8,3 % pour la période observée.
- Le TC moyen pour les V.L. diesel a plutôt augmenté, passant de 8,4 litres/100 km en 2013 à 9,4 litres/100 km en 2021, soit une augmentation de 11,7 % pour la période. Tel que présenté au tableau 56, cette augmentation peut s'expliquer par l'évolution du nombre de V.L. diesel au cours des années, soit une diminution des V.L. dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg, et une augmentation des V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg.
- Toujours au tableau 58, on observe également une augmentation du TC moyen pour les V.L. hybrides (+20,4 %) et les V.L. hybrides branchables (+1,4 %), ainsi qu'une diminution pour les V.L. entièrement électriques (-12,8 %). Comparativement aux V.L. à essence et diesel, le TC moyen est malgré tout beaucoup moins élevé pour les autres types de motorisation (VEE, VH et VHR). Pour l'année 2021 par exemple, le TC moyen pour les V.L. diesel et à essence est respectivement de 9,4 et 9,6 litres/100 km, alors que pour les autres types de motorisation, le TC moyen est de 2,0 Le/100 km pour les V.L. entièrement électriques (VEE), 7,4 litres/100 km pour les V.L. hybrides (VH) et 4,2 Le/100 km pour les V.L. hybrides branchables (VHR).
- Le tableau 59 permet d'illustrer l'écart entre le TC moyen des V.L. entrants et sortants du parc pour chaque type de motorisation. Pour les V.L. à essence, le TC moyen des V.L. entrants et sortants est à la baisse, soit respectivement de -2,0 % et -5,2 % pour la période. De plus, le TC moyen des V.L. entrants est inférieur à celui des V.L. sortants, ce qui représente annuellement une réduction moyenne entre 0,8 et 1,6 litres/100 km.
- Pour les V.L. diesel, les TC moyens des V.L. entrants et sortants sont plutôt à la hausse, soit respectivement de +15,9 % et +40,4 % pour la période. Dans les deux cas, cette augmentation peut aussi s'expliquer par l'évolution du nombre de V.L. diesel au cours des années. D'une part, selon les données présentées au tableau 57, le nombre de V.L. compacts a fortement diminué (-61,8 %), alors que le nombre de camionnettes et de VUS a augmenté respectivement de 2033,1 % et 40,6 % pour la période. D'autre part, selon les données présentées au tableau 62, on a donc un nombre important de V.L. compacts qui sortent du parc (TC moyen d'environ 6 litres/100 km) et qui sont remplacés par des camionnettes et VUS dont le TC moyen est d'environ 10 à 12 litres/100 km.
- Pour les V.L. entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR), le TC moyen des V.L. entrants est aussi inférieur à celui des V.L. sortants, pour un écart moyen qui varie entre 0,1 et 0,7 Le/100 km pendant la période. Cependant pour les V.L. hybrides (VH), le TC moyen des V.L. entrants est inférieur à celui des V.L. sortants jusqu'en 2017. Par la suite, c'est plutôt le TC moyen des V.L. sortants qui est inférieur à celui des V.L. entrants.
- Au tableau 60, le TC moyen des V.L. neufs présente les mêmes tendances que celles observées pour les V.L. entrants. On constate ainsi une augmentation pour les V.L. neufs diesel (+17,0 %), hybrides (+28,7 %) et hybrides branchables (+10,5 %), ainsi qu'une diminution pour les V.L. neufs à essence (-1,7 %) et les V.L. entièrement électriques (-14,0 %).

Tableau 58. TC moyen des V.L. ciblés par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) ¹³ *

| Type de motorisation | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|------------------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|--------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | | |
| Diesel | 8,4 | 8,4 | 8,5 | 8,7 | 9,0 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,4 | ▲ | 11,7% |
| Entièrement électrique (VEE) | 2,3 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,1 | 2,1 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | ▼ | -12,8% |
| Essence | 10,5 | 10,4 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,6 | ▼ | -8,3% |
| Hybride (VH) | 6,2 | 6,1 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,2 | 7,2 | 7,6 | 7,4 | 7,4 | ▲ | 20,4% |
| Hybride branchable (VHR) | 4,1 | 4,1 | 4,1 | 4,1 | 4,0 | 4,1 | 4,1 | 4,1 | 4,1 | 4,2 | ▲ | 1,4% |
| TC moyen | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,6 | 9,4 | ▼ | -10,0% |

* Exclut les V.L. ciblés au gaz naturel et à pile à combustible

Tableau 59. TC moyen des V.L. entrants et sortants par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km) ¹³ *

| Type de motorisation | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|-------------------------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|--------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | | |
| Diesel | | | | | | | | | | | | |
| Entrant | 8,6 | 8,5 | 9,0 | 10,0 | 8,6 | 9,6 | 9,7 | 9,9 | 10,0 | 10,0 | ▲ | 15,9% |
| Sortant | 8,5 | 8,1 | 8,3 | 7,6 | 8,2 | 8,7 | 8,8 | 8,8 | 12,0 | 12,0 | ▲ | 40,4% |
| Entièrement électrique (VEE) | | | | | | | | | | | | |
| Entrant | 2,4 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,1 | 2,1 | 2,0 | 2,0 | 2,1 | 2,1 | ▼ | -12,9% |
| Sortant | | 2,4 | 2,5 | 2,3 | 2,3 | 2,3 | 2,2 | 2,1 | | | ▼ | -14,3% |
| Essence | | | | | | | | | | | | |
| Entrant | 9,7 | 9,5 | 9,5 | 9,6 | 9,6 | 9,5 | 9,5 | 9,5 | 9,5 | 9,5 | ▼ | -2,0% |
| Sortant | 11,0 | 11,0 | 10,9 | 10,9 | 10,7 | 10,6 | 10,4 | 10,3 | 10,4 | 10,4 | ▼ | -5,2% |
| Hybride (VH) | | | | | | | | | | | | |
| Entrant | 5,7 | 5,8 | 5,7 | 5,9 | 6,0 | 7,5 | 9,7 | 9,7 | 7,4 | 7,4 | ▲ | 28,0% |
| Sortant | 7,0 | 6,6 | 6,4 | 6,3 | 6,3 | 6,1 | 6,6 | 8,4 | 6,6 | 6,6 | ▼ | -5,0% |
| Hybride branchable (VHR) | | | | | | | | | | | | |
| Entrant | 4,1 | 4,1 | 4,1 | 4,0 | 3,9 | 4,3 | 4,0 | 4,0 | 4,5 | 4,5 | ▲ | 8,6% |
| Sortant | 4,9 | 4,3 | 4,6 | 4,7 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,2 | | | ▼ | -14,0% |

* Exclut les V.L. ciblés au gaz naturel et à pile à combustible

¹³ Pour les véhicules entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR), le taux de consommation d'énergie est exprimé en litres d'essence équivalents (Le/100 km).

Tableau 60. TC moyen des V.L. neufs par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)¹⁴ *

| Type de motorisation | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|------------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|--------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Diesel | 8,5 | 8,5 | 9,0 | 10,1 | 9,4 | 9,9 | 10,2 | 9,9 | 10,0 | ↗ | 17,6% |
| Entièrement électrique (VEE) | 2,4 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,1 | 2,0 | 2,0 | 1,9 | 2,0 | ↘ | -14,0% |
| Essence | 9,6 | 9,4 | 9,4 | 9,6 | 9,6 | 9,5 | 9,5 | 9,5 | 9,4 | ↘ | -1,7% |
| Hybride (VH) | 5,7 | 5,8 | 5,6 | 5,9 | 6,0 | 7,6 | 9,8 | 9,4 | 7,3 | ↗ | 28,7% |
| Hybride branchable (VHR) | 4,1 | 4,1 | 4,1 | 4,0 | 3,9 | 4,3 | 3,9 | 4,0 | 4,5 | ↗ | 10,5% |
| TC moyen | 9,5 | 9,3 | 9,3 | 9,5 | 9,4 | 9,2 | 9,1 | 8,9 | 8,7 | ↘ | -8,1% |

* Exclut les V.L. ciblés au gaz naturel et à pile à combustible

Le tableau 61 présente, pour la période 2013 à 2021, le TC moyen des V.L. diesel ciblés par masse nette du véhicule. Pour rappel, selon les données présentées au tableau 56, le nombre de V.L. diesel dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg est passé de 37 456 en 2013 à 153 en 2021, soit une diminution de 58,7 % au cours de la période. D'autre part, le nombre de V.L. diesel dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg est passé de 14 287 en 2013 à 34 577 en 2021, soit une augmentation de 142,0 %. À cet effet, on peut donc observer :

- Pour les V.L. diesel dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg, le TC moyen est passé de 7,0 litres/100 km en 2013 à 7,1 litres/100 km en 2021, soit une légère augmentation de 0,7 % pour la période. Pour les V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg, le TC moyen est passé de 12,0 litres/100 km en 2013 à 10,4 litres/100 km en 2021, soit une diminution de 13,5 % pour la période.
- Même si le TC moyen a fortement diminué pour les V.L. diesel dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg, l'écart avec le TC moyen des V.L. diesel de moins de 1 700 kg est tout de même important, soit environ 3,5 à 5 litres/100 km à chaque année.
- Selon les données présentées au tableau 56, il n'y a pratiquement plus de V.L. diesel neufs de moins de 1 700 kg à partir de 2016 (4 unités rapportées en 2021). Par conséquent, les V.L. diesel neufs de 1 700 kg et plus (camionnettes et VUS) sont pratiquement les seuls V.L. qui entrent dans le parc. Dans ces conditions, on peut affirmer qu'au cours de la période observée, un grand nombre de V.L. sortants (avec un TC moyen d'environ 7 litres/100 km) sont remplacés par de nouveaux V.L. dont le TC moyen est d'environ 10,5 litres/100 km.

Tableau 61. TC moyen par masse nette des V.L. diesel ciblés pour la période 2013 à 2021

| Masse nette du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|-------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|--------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 0 - 1 700 kg | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,1 | ↗ | 0,7% |
| 1 701 - 3 850 kg | 12,0 | 11,4 | 10,9 | 10,8 | 10,7 | 10,6 | 10,6 | 10,5 | 10,4 | ↘ | -13,5% |
| TC moyen | 8,4 | 8,4 | 8,5 | 8,7 | 9,0 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,4 | ↗ | 11,7% |

¹⁴ Pour les véhicules entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR), le taux de consommation d'énergie est exprimé en litres d'essence équivalents (Le/100 km).

Le tableau 62 présente, pour la période 2013 à 2021, le TC moyen des V.L. diesel ciblés par classe de véhicule. Pour rappel, selon les données présentées au tableau 57, le nombre de V.L. compacts a fortement diminué (-61,8 %) pendant cette période, alors que le nombre de camionnettes et de VUS a augmenté respectivement de 2033,1 % et 40,6 %. À cet effet, on peut observer :

- Le TC moyen des V.L. diesel est demeuré relativement stable ou a diminué progressivement au cours des années pour pratiquement toutes les classes de véhicule, sauf pour les V.L. deux places (+24,8%).
- Pour les classes de véhicules avec le plus grand nombre de V.L. diesel, le TC moyen est demeuré stable pour les compactes (7,0 litres/100 km), alors qu'on observe une diminution pour les camionnettes (-47,4 %), les VUS (-9,2 %), ainsi que les fourgonnettes (-13,7%).
- Malgré la diminution du TC moyen observée pour les camionnettes et les VUS, c'est donc la composition globale du parc (nombre de V.L. pour chaque classe) qui a un impact sur l'évolution du TC moyen de l'ensemble des V.L. diesel. Alors que les V.L. compacts représentent un grand nombre de V.L. sortants (TC moyen d'environ 7 litres/100 km), ceux-ci sont progressivement remplacés au cours des années par de nouveaux V.L. (camionnettes et VUS) dont le TC moyen est d'environ 10 à 14 litres/100 km.

Tableau 62. TC moyen par classe de V.L. diesel ciblés pour la période 2013 à 2021

| Classe du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|--------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|--------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 2. Deux Places | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 6,5 | ↗ | 24,8% |
| 3. Sous-Compacte | 6,9 | 6,9 | 6,9 | 6,9 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 6,9 | ↘ | -0,1% |
| 4. Compacte | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | 7,0 | ↔ | 0,0% |
| 5. Intermediaire | 7,6 | 7,4 | 7,4 | 7,4 | 7,5 | 7,5 | 7,4 | 7,2 | 7,2 | ↘ | -4,8% |
| 6. Grande Berline | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | ↘ | -0,2% |
| 7. Familiale | 7,3 | 7,3 | 7,2 | 7,2 | 7,1 | 7,2 | 7,1 | 6,9 | 6,8 | ↘ | -6,9% |
| 8. Camionnette | 20,6 | 14,3 | 12,2 | 11,6 | 11,5 | 11,3 | 11,3 | 11,0 | 10,8 | ↘ | -47,4% |
| 9. Vus | 11,1 | 10,7 | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | ↘ | -9,2% |
| 10. Fourgonnette | 15,7 | 15,6 | 15,5 | 15,2 | 15,3 | 14,8 | 14,5 | 14,2 | 13,6 | ↘ | -13,7% |
| TC moyen | 8,4 | 8,4 | 8,5 | 8,7 | 9,0 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,4 | ↗ | 11,7% |

Les tableaux 63 à 65 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TE de GES moyen par type de motorisation pour l'ensemble des V.L. ciblés, les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 63, le TE de GES moyen pour les V.L. à essence (ceux-ci représentent 94 % à 98 % de tous les V.L. du parc selon les années) a diminué progressivement au cours des années, passant de 249,8 à 226,7 grammes de CO₂e/km entre 2013 et 2021, soit une diminution de 9,2 % au cours de la période d'analyse. En contrepartie, le TE de GES moyen a augmenté pour les V.L. diesel (+11,8 %), les hybrides (+20,6 %) et les V.L. hybrides branchables (+2,2 %).
- Pour les V.L. diesel, cette augmentation du TE de GES moyen peut aussi s'expliquer par l'évolution du nombre de V.L. diesel au cours des années, soit une diminution des V.L. dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg, et une augmentation des V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg. Pour plus de détails, voir le tableau 56 sur la répartition du nombre de V.L. diesel par masse nette.
- Comparativement aux V.L. à essence et diesel, le TE de GES moyen est beaucoup moins élevé pour les autres types de motorisation, soit les V.L. entièrement électriques (VEE), hybrides (VH) et hybrides branchables (VHR). Pour l'année 2021 par exemple, le TE de GES moyen pour les V.L. diesel et à essence sont respectivement de 258,1 et 226,7 grammes de CO₂e/km, alors que pour les autres types de motorisation, le TE de GES moyen est respectivement de 172,6 et 65,5 grammes de CO₂e/km pour les V.L. hybrides (VH) et hybrides branchables (VHR), et nul pour les V.L. entièrement électriques (VEE).
- Le tableau 64 permet d'illustrer l'écart entre le TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants du parc pour chaque type de motorisation. Pour les V.L. à essence, le TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants est à la baisse, soit respectivement de -1,9 % et -5,7 % pour la période. De plus, le TE de GES moyen des V.L. entrants est inférieur à celui des V.L. sortants, ce qui représente annuellement un écart moyen entre 21 et 41 grammes de CO₂e/km.
- Pour les V.L. diesel, les TE de GES moyens des V.L. entrants et sortants sont plutôt à la hausse, soit respectivement de +15,9 % et +39,1 % pour la période. Dans les deux cas, cette augmentation peut aussi s'expliquer par l'évolution du nombre de V.L. diesel au cours des années. Pour rappel, selon les données présentées au tableau 57, le nombre de V.L. compacts a fortement diminué (-61,8 %), alors que le nombre de camionnettes et de VUS ont augmenté respectivement de 2033,1 % et 40,6 % pour la période. Dans ces conditions, selon les données présentées au tableau 67, on a donc un nombre important de V.L. compacts qui sortent du parc (TE de GES moyen d'environ 192 grammes de CO₂e/km) et qui sont remplacés à chaque année par des camionnettes et VUS dont le TE de GES moyen est d'environ 290 à 330 grammes de CO₂e/km.
- Pour les V.L. hybrides branchables (VHR), le TE de GES moyen des V.L. entrants est aussi inférieur à celui des V.L. sortants, pour un écart moyen qui varie entre 1 et 20 grammes de CO₂e/km pendant la période. Cependant pour les V.L. hybrides (VH), le TE de GES moyen des V.L. entrants est inférieur à celui des V.L. sortants jusqu'en 2017. Par la suite, c'est plutôt le TE de GES moyen des V.L. sortants qui est inférieur à celui des V.L. entrants.
- Au tableau 65, le TE de GES moyen des V.L. neufs présente les mêmes tendances que celles observées pour les V.L. entrants. On constate ainsi une augmentation pour les V.L. neufs diesel (+17,6 %), hybrides (+29,1 %) et hybrides branchables (+12,8 %), ainsi qu'une diminution pour les V.L. neufs à essence (-1,6 %).

Tableau 63. TE de GES moyen des V.L. ciblés par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km) *

| Type de motorisation | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|------------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|--------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Diesel | 230,9 | 231,4 | 234,7 | 238,2 | 247,8 | 251,7 | 251,7 | 254,0 | 258,1 | ↗ | 11,8% |
| Entièrement électrique (VEE) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Essence | 249,8 | 246,2 | 242,4 | 239,2 | 236,2 | 233,2 | 230,7 | 228,9 | 226,7 | ↘ | -9,2% |
| Hybride (VH) | 143,2 | 141,0 | 139,4 | 138,7 | 138,6 | 144,5 | 166,1 | 175,8 | 172,6 | ↗ | 20,6% |
| Hybride branchable (VHR) | 64,1 | 63,4 | 63,4 | 62,9 | 62,1 | 64,3 | 63,5 | 63,6 | 65,5 | ↗ | 2,2% |
| TE moyen | 248,9 | 245,1 | 241,2 | 237,7 | 234,5 | 230,7 | 227,2 | 224,4 | 220,6 | ↘ | -11,4% |

* Exclut les V.L. ciblés au gaz naturel et à pile à combustible

Tableau 64. TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km) *

| Type de motorisation | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|-------------------------------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------------|---------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Diesel | | | | | | | | | | | |
| Entrant | 237,6 | 234,8 | 246,3 | 274,7 | 235,0 | 263,5 | 267,8 | 271,0 | 275,4 | ↗ | 15,9% |
| Sortant | 233,6 | 222,3 | 228,2 | 208,4 | 225,5 | 239,2 | 241,7 | 241,5 | 325,0 | ↗ | 39,1% |
| Entièrement électrique (VEE) | | | | | | | | | | | |
| Entrant | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Sortant | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | |
| Essence | | | | | | | | | | | |
| Entrant | 224,9 | 220,5 | 219,9 | 223,4 | 223,4 | 221,2 | 220,8 | 221,7 | 220,6 | ↘ | -1,9% |
| Sortant | 259,9 | 261,6 | 258,2 | 256,0 | 252,2 | 249,6 | 245,5 | 243,1 | 245,1 | ↘ | -5,7% |
| Hybride (VH) | | | | | | | | | | | |
| Entrant | 133,2 | 134,2 | 131,7 | 137,5 | 139,1 | 173,7 | 225,7 | 226,2 | 171,1 | ↗ | 28,4% |
| Sortant | 162,4 | 153,3 | 148,1 | 145,8 | 145,6 | 141,8 | 153,5 | 194,4 | 154,2 | ↘ | -5,1% |
| Hybride branchable (VHR) | | | | | | | | | | | |
| Entrant | 64,8 | 63,1 | 63,5 | 62,5 | 60,9 | 67,5 | 62,1 | 64,0 | 70,9 | ↗ | 9,4% |
| Sortant | 85,0 | 63,0 | 75,7 | 74,6 | 71,8 | 68,7 | 69,3 | 65,0 | | ↘ | -100,0% |

* Exclut les V.L. ciblés au gaz naturel et à pile à combustible

Tableau 65. TE de GES moyen des V.L. neufs par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km) *

| Type de motorisation | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|------------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Diesel | 234,8 | 233,8 | 246,3 | 276,5 | 258,3 | 271,0 | 280,2 | 271,8 | 276,1 | ↗ | 17,6% |
| Entièrement électrique (VEE) | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Essence | 223,0 | 218,9 | 218,5 | 222,4 | 222,4 | 220,0 | 219,7 | 220,5 | 219,6 | ↘ | -1,6% |
| Hybride (VH) | 132,1 | 133,7 | 130,3 | 137,2 | 138,7 | 175,6 | 228,9 | 219,2 | 170,6 | ↗ | 29,1% |
| Hybride branchable (VHR) | 62,8 | 63,2 | 63,1 | 62,4 | 60,6 | 67,8 | 60,3 | 63,5 | 70,9 | ↗ | 12,8% |
| TE moyen | 221,5 | 217,0 | 216,8 | 219,6 | 218,0 | 211,9 | 208,2 | 205,1 | 199,9 | ↘ | -9,8% |

* Exclut les V.L. ciblés au gaz naturel et à pile à combustible

Le tableau 66 présente, pour la période 2013 à 2021, le TE de GES moyen des V.L. diesel ciblés par masse nette du véhicule. Pour rappel, selon les données présentées au tableau 56, le nombre de V.L. diesel dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg est passé de 37 456 en 2013 à 15 453 en 2021, soit une diminution de 58,7 % au cours de la période. D'autre part, le nombre de V.L. diesel dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg est passé de 14 287 en 2013 à 34 577 en 2021, soit une augmentation de 142,0 %. À cet effet, on peut donc observer :

- Pour les V.L. diesel dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg, le TE de GES moyen est passé de 192,4 à 194,0 grammes de CO₂e/km entre 2013 et 2021, soit une légère augmentation de 0,8 % pour la période. Pour les V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg, le TE de GES moyen est passé de 331,9 à 286,7 grammes de CO₂e/km entre 2013 et 2021, soit une diminution de 13,6 % pour la période.
- Même si le TE de GES moyen a fortement diminué pour les V.L. diesel dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg, l'écart avec celui des V.L. diesel de moins de 1 700 kg est tout de même important, soit environ 93 à 140 grammes de CO₂e/km par année.
- Pour rappel, selon les données présentées au tableau 56, il n'y a pratiquement plus de V.L. diesel neufs de moins de 1 700 kg à partir de 2016 (4 unités rapportées en 2021). Par conséquent, les V.L. diesel neufs de 1 700 kg et plus (camionnettes et VUS) sont, depuis quelques années, pratiquement les seuls V.L. entrants dans le parc. Dans ces conditions, on peut affirmer qu'au cours de la période observée, un grand nombre de V.L. sortants (avec un TE de GES moyen d'environ 193 grammes de CO₂e/km) sont remplacés à chaque année par de nouveaux V.L. dont le TE de GES moyen est d'environ 290 à 330 grammes de CO₂e/km.











Tableau 66. TE de GES moyen par masse nette des V.L. diesel ciblés pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km)

| Masse nette du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|-------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|--------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 0 - 1 700 kg | 192,4 | 192,9 | 192,7 | 193,1 | 192,9 | 193,2 | 193,0 | 193,0 | 194,0 | ↗ | 0,8% |
| 1 701 - 3 850 kg | 331,9 | 312,5 | 300,9 | 296,2 | 293,9 | 291,5 | 290,6 | 289,1 | 286,7 | ↘ | -13,6% |
| TE moyen | 230,9 | 231,4 | 234,7 | 238,2 | 247,8 | 251,7 | 251,7 | 254,0 | 258,1 | ↗ | 11,8% |

Le tableau 67 présente, pour la période 2013 à 2021, le TE de GES moyen des V.L. diesel par classe de véhicule. Pour rappel, selon les données présentées au tableau 57, le nombre de V.L. compacts a fortement diminué (-61,8 %) pendant cette période, alors que le nombre de camionnettes et de VUS a augmenté respectivement de 2033,1 % et 40,6 %. À cet effet, on peut observer :

- Le TE de GES moyen des V.L. diesel est demeuré relativement stable ou a diminué progressivement au cours des années pour pratiquement toutes les classes de véhicule, sauf pour les V.L. deux places.
- Pour les classes avec le plus grand nombre de V.L. diesel, le TE de GES moyen est demeuré stable pour les V.L. compacts (environ 192 grammes de CO₂e/km), alors qu'on observe une diminution pour les camionnettes (-47,3 %) et les VUS (-9,3 %).
- Malgré la diminution du TE de GES moyen observée pour les camionnettes et les VUS, c'est encore une fois la composition globale du parc (nombre de V.L. pour chaque classe) qui a un impact sur l'évolution du TE de GES moyen de l'ensemble des V.L. diesel. Alors que les V.L. compacts représentent un grand nombre de V.L. sortants (TE de GES moyen d'environ 192 grammes de CO₂e/km), ceux-ci sont progressivement remplacés par de nouveaux V.L. (camionnettes et VUS) dont le TE de GES moyen est d'environ 280 à 390 grammes de CO₂e/km (depuis 2014).

Tableau 67. TE de GES moyen par classe de V.L. diesel ciblés pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km)

| Classe du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|--------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 2. Deux Places | 142,4 | 142,3 | 142,3 | 142,3 | 142,4 | 142,4 | 142,4 | 142,4 | 152,1 |  6,8% |
| 3. Sous-Compacte | 184,8 | 184,8 | 183,6 | 183,6 | 183,9 | 183,5 | 183,5 | 182,8 | 180,5 |  -2,3% |
| 4. Compacte | 191,6 | 192,3 | 192,1 | 192,6 | 192,2 | 192,3 | 192,4 | 192,4 | 192,0 |  0,2% |
| 5. Intermediaire | 208,6 | 203,8 | 202,2 | 202,0 | 204,9 | 204,9 | 202,3 | 199,1 | 198,7 |  -4,7% |
| 6. Grande Berline | 272,0 | 272,2 | 272,0 | 271,9 | 272,1 | 272,1 | 271,8 | 271,8 | 271,8 |  -0,1% |
| 7. Familiale | 199,9 | 199,6 | 197,1 | 196,7 | 195,0 | 196,4 | 194,6 | 189,0 | 187,1 |  -6,4% |
| 8. Camionnette | 563,6 | 391,8 | 334,5 | 318,7 | 315,3 | 310,7 | 309,2 | 302,7 | 297,0 |  -47,3% |
| 9. Vus | 305,5 | 293,5 | 286,1 | 283,1 | 281,7 | 278,4 | 277,1 | 277,5 | 277,0 |  -9,3% |
| 10. Fourgonnette | 429,6 | 427,1 | 422,6 | 416,1 | 417,6 | 404,2 | 397,8 | 388,8 | 371,2 |  -13,6% |
| TE moyen | 230,9 | 231,4 | 234,7 | 238,2 | 247,8 | 251,7 | 251,7 | 254,0 | 258,1 |  11,8% |

Le tableau 68 présente pour la période 2013 à 2021, la répartition des V.L. ciblés (VEE, VHR et VH) et le TC moyen par masse nette du véhicule. À cet effet, on peut observer :

- En 2013, pour les trois types de motorisation, les V.L. dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg représentent tous une proportion de plus de 80 % des V.L. ciblés. Au cours de la période observée, cette proportion a diminué au profit des V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg. D'une part, la diminution est moins importante pour les V.L. entièrement électriques (VEE), avec une baisse de 14,1 points de pourcentage. D'autre part, la diminution est plus importante pour les V.L. hybrides (VH) et hybrides branchables (VHR), avec une baisse de 29 à 30 points de pourcentage.
- Pour les V.L. entièrement électriques (VEE), le TC moyen a diminué progressivement pour les deux catégories de masse nette, soit de 12,7 % pour les V.L. de moins de 1 700 kg, et de 17,5 % pour les V.L. de plus de 1 700 kg. Ces diminutions peuvent donc expliquer la baisse du TC moyen observé au cours de la période (-12,8 %) pour les V.L. entièrement électriques (voir le tableau 58 pour les détails).
- Pour les V.L. hybrides (VH), le TC moyen a diminué de 5,1 % pour les V.L. dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg, mais il a augmenté de 16,8 % pour les V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg. Pour ces derniers, sachant que leur TC moyen est beaucoup plus élevé (9,9 vs 5,5 litres/100 km en 2021) et que leur proportion a augmenté d'environ 30 points de pourcentage au cours de la période observée, c'est ce qui permet d'expliquer l'augmentation du TC moyen (+20,4 %) pour l'ensemble des V.L. hybrides (voir le tableau 58 pour les détails).
- Pour les V.L. hybrides branchables (VHR), le TC a diminué de 13,5 % pour les V.L. dont la masse nette est inférieure à 1 700 kg, mais il a augmenté de 4,3 % pour les V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg. Pour ces derniers, sachant que leur TC moyen est légèrement plus élevé (5,1 vs 3,4 litres/100 km en 2021) et que leur proportion a aussi augmenté de 29 points de pourcentage au cours de la période observée, c'est ce qui permet d'expliquer l'augmentation du TC moyen (+1,4 %) pour l'ensemble des V.L. hybrides branchables (voir le tableau 58 pour les détails).

Tableau 68. Répartition des VEE, VHR et VH ciblés (en % des V.L. ciblés) et TC moyen (en litres/100 km) ¹⁵ par masse nette pour la période 2013 à 2021

| | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|-------------------------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|---|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Entièrement électrique (VEE) | | | | | | | | | | | |
| 0 - 1 700 kg | | | | | | | | | | | |
| Proportion des V.L. (%) | 81,8 | 83,4 | 75,2 | 73,8 | 77,9 | 78,0 | 71,4 | 71,8 | 67,7 | ↘ | -14,1 |
| TC moyen | 2,3 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 2,0 | 2,0 | ↘ | -12,7% |
| 1 701 - 3 850 kg | | | | | | | | | | | |
| Proportion des V.L. (%) | 18,2 | 16,6 | 24,8 | 26,2 | 22,1 | 22,0 | 28,6 | 28,2 | 32,3 | ↗ | 14,1 |
| TC moyen | 2,6 | 2,6 | 2,5 | 2,4 | 2,4 | 2,2 | 2,1 | 2,1 | 2,1 | ↘ | -17,5% |
| Hybride branchable (VHR) | | | | | | | | | | | |
| 0 - 1 700 kg | | | | | | | | | | | |
| Proportion des V.L. (%) | 83,5 | 75,0 | 77,9 | 79,4 | 76,6 | 67,2 | 64,9 | 61,4 | 54,5 | ↘ | -29,0 |
| TC moyen | 4,0 | 4,0 | 4,0 | 3,9 | 3,8 | 3,7 | 3,5 | 3,5 | 3,4 | ↘ | -13,5% |
| 1 701 - 3 850 kg | | | | | | | | | | | |
| Proportion des V.L. (%) | 16,5 | 25,0 | 22,1 | 20,6 | 23,4 | 32,8 | 35,1 | 38,6 | 45,5 | ↗ | 29,0 |
| TC moyen | 4,8 | 4,5 | 4,6 | 4,8 | 4,7 | 5,1 | 5,0 | 5,0 | 5,1 | ↗ | 4,3% |
| Hybride (VH) | | | | | | | | | | | |
| 0 - 1 700 kg | | | | | | | | | | | |
| Proportion des V.L. (%) | 86,8 | 88,0 | 88,4 | 84,9 | 81,9 | 76,5 | 67,0 | 59,8 | 56,8 | ↘ | -29,9 |
| TC moyen | 5,8 | 5,8 | 5,7 | 5,6 | 5,6 | 5,5 | 5,5 | 5,5 | 5,5 | ↘ | -5,1% |
| 1 701 - 3 850 kg | | | | | | | | | | | |
| Proportion des V.L. (%) | 13,2 | 12,0 | 11,6 | 15,1 | 18,1 | 23,5 | 33,0 | 40,2 | 43,2 | ↗ | 29,9 |
| TC moyen | 8,5 | 8,4 | 8,3 | 8,0 | 7,8 | 8,6 | 10,5 | 10,6 | 9,9 | ↗ | 16,8% |

¹⁵ Pour les véhicules entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR), le taux de consommation d'énergie est exprimé en litres d'essence équivalents (Le/100 km).

3.7 Évolution des V.L. ciblés selon l'âge et le genre du propriétaire

Cette section présente l'évolution des V.L. ciblés en fonction de l'âge et du genre du propriétaire du véhicule¹⁶, à l'exclusion de tous les V.L. à usage commercial.

Les tableaux 69 à 71 présentent, pour la période 2013 à 2021, la répartition des V.L. par groupe d'âge et genre du propriétaire pour l'ensemble des V.L. ciblés, pour les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que pour les V.L. neufs. Pour les V.L. entrants et sortants, il faut aussi rappeler le premier constat présenté au tableau 8 pour les années 2020 et 2021¹⁷. À cet effet, on peut observer :

- Au tableau 69, la proportion des V.L. est en baisse pour tous les groupes d'âge, sauf pour les propriétaires de 60 ans ou plus, avec une augmentation de 5,8 % sur la période.
- Pour tous les groupes d'âge, la proportion des V.L. est plus élevée pour les hommes. De plus, le groupe des propriétaires de 60 ans ou plus présente l'écart de proportion la plus importante entre les femmes et les hommes, soit entre 5,6 et 6,3 points de pourcentage selon les années.
- Le tableau 70 permet d'illustrer la répartition des V.L. entrants et sortants du parc pour chaque groupe d'âge. Pour les propriétaires de 19 ans ou moins, autant pour les femmes que les hommes, la proportion de V.L. sortants est plus élevée que celle des V.L. entrants. Pour les propriétaires de 20 à 29 ans, à l'exception des années 2020 et 2021, les proportions de V.L. entrants et sortants sont similaires pour les femmes, alors que pour les hommes, la proportion de V.L. sortants est aussi plus élevée que celle des V.L. entrants.
- Toujours au tableau 70, si on exclut les années 2020 et 2021, pour les trois groupes de propriétaires entre 30 et 59 ans, on observe deux tendances opposées. Pour les femmes, la proportion de V.L. entrants est plus élevée que celle des V.L. sortants. Pour les hommes, c'est plutôt l'inverse et c'est la proportion de V.L. sortants qui est plus élevée que celle des V.L. entrants. Finalement, pour les propriétaires de 60 ans ou plus, autant pour les femmes que les hommes, la proportion de V.L. entrants est plus élevée que celle des V.L. sortants.
- Au tableau 71, la proportion des V.L. neufs est en baisse pour tous les groupes d'âge, sauf pour les propriétaires de 40 à 49 ans (+0,6 %) et ceux de 60 ans ou plus (+3,7 %).
- Le tableau 71 permet également d'illustrer l'écart entre la proportion de V.L. neufs pour les femmes et les hommes de chaque groupe d'âge. D'une part, la proportion de V.L. neufs est légèrement plus élevée chez les femmes pour les propriétaires de 19 ans ou moins (moins de 0,1 points de pourcentage) ainsi que ceux de 20 à 29 ans (moins de 1,1 points de pourcentage). D'autre part, la proportion de V.L. neufs est plus élevée pour les hommes des autres groupes d'âge, soit pour les propriétaires de 30 à 39 ans (moins de 1 point de pourcentage), de 40 à 49 ans (entre 1 et 2 points de pourcentage), de 50 à 59 ans (entre 2 et 3 points de pourcentage), et ceux de 60 ans ou plus (entre 7 et 8 points de pourcentage).

¹⁶ Mise en garde : l'usager du véhicule peut être différent du propriétaire identifié aux registres de la SAAQ.

¹⁷ En 2020, le nombre de V.L. sortants (486 114) est plus important, alors que le nombre de V.L. entrants (391 156) est plus faible que les années précédentes (environ 450 000). En 2021, le nombre de V.L. entrants (418 690) demeure plus faible que les années précédentes, et le nombre de V.L. sortants est beaucoup plus faible que par le passé (environ 187 000 V.L. comparativement à plus de 400 000).

Tableau 69. Répartition des V.L. ciblés par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)

| Groupe d'âge et genre du propriétaire | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|---------------------------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 19 ans ou moins | 1,3 | 1,2 | 1,2 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | | -0,2 |
| Femme | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | | -0,1 |
| Homme | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | | -0,2 |
| 20 à 29 ans | 12,6 | 12,5 | 12,4 | 12,4 | 12,4 | 12,2 | 12,0 | 11,9 | 11,7 | | -1,0 |
| Femme | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 5,9 | 5,8 | 5,7 | 5,6 | | -0,4 |
| Homme | 6,6 | 6,5 | 6,4 | 6,4 | 6,4 | 6,3 | 6,2 | 6,2 | 6,1 | | -0,6 |
| 30 à 39 ans | 17,4 | 17,4 | 17,3 | 17,2 | 17,0 | 16,8 | 16,7 | 16,7 | 16,7 | | -0,7 |
| Femme | 7,8 | 7,9 | 7,8 | 7,8 | 7,8 | 7,7 | 7,7 | 7,7 | 7,7 | | -0,1 |
| Homme | 9,6 | 9,5 | 9,5 | 9,4 | 9,2 | 9,1 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | | -0,6 |
| 40 à 49 ans | 19,6 | 19,0 | 18,6 | 18,5 | 18,5 | 18,5 | 18,7 | 18,8 | 19,0 | | -0,6 |
| Femme | 8,5 | 8,3 | 8,2 | 8,1 | 8,1 | 8,2 | 8,3 | 8,4 | 8,5 | | 0,0 |
| Homme | 11,0 | 10,7 | 10,5 | 10,3 | 10,3 | 10,3 | 10,4 | 10,4 | 10,5 | | -0,6 |
| 50 à 59 ans | 22,9 | 22,9 | 22,7 | 22,3 | 21,8 | 21,2 | 20,7 | 20,1 | 19,6 | | -3,3 |
| Femme | 9,7 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 9,2 | 9,0 | 8,8 | 8,6 | | -1,1 |
| Homme | 13,2 | 13,1 | 13,0 | 12,7 | 12,3 | 12,0 | 11,7 | 11,3 | 11,0 | | -2,2 |
| 60 ans ou plus | 26,1 | 27,0 | 27,8 | 28,6 | 29,4 | 30,1 | 30,9 | 31,4 | 31,9 | | 5,8 |
| Femme | 9,9 | 10,3 | 10,8 | 11,2 | 11,6 | 12,1 | 12,5 | 12,8 | 13,2 | | 3,3 |
| Homme | 16,2 | 16,6 | 17,0 | 17,4 | 17,7 | 18,0 | 18,4 | 18,6 | 18,8 | | 2,5 |

* Exclut les V.L. à usage commercial

Tableau 70. Répartition des V.L. entrants et sortants par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)

| Groupe d'âge et genre du propriétaire | Type | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|---------------------------------------|---------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------------------|------|
| | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 19 ans ou moins | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,2 | | 0,0 |
| | Sortant | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | ↘ | -0,2 |
| Homme | Entrant | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | | 0,0 |
| | Sortant | 1,0 | 0,9 | 0,8 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,4 | ↘ | -0,6 |
| 20 à 29 ans | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 3,4 | 3,3 | 3,4 | 3,2 | 3,0 | 3,2 | 3,1 | 2,8 | 3,9 | ↗ | 0,5 |
| | Sortant | 3,4 | 3,3 | 3,1 | 3,2 | 3,3 | 3,1 | 2,9 | 3,5 | 1,7 | ↘ | -1,6 |
| Homme | Entrant | 3,0 | 3,0 | 3,1 | 3,1 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 2,6 | 3,9 | ↗ | 0,9 |
| | Sortant | 5,9 | 5,9 | 5,5 | 5,5 | 5,5 | 5,2 | 4,9 | 5,9 | 2,9 | ↘ | -3,0 |
| 30 à 39 ans | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 4,5 | 4,3 | 4,4 | 4,2 | 4,0 | 4,2 | 4,2 | 3,7 | 5,6 | ↗ | 1,1 |
| | Sortant | 3,5 | 3,4 | 3,3 | 3,4 | 3,5 | 3,3 | 3,2 | 4,0 | 1,8 | ↘ | -1,7 |
| Homme | Entrant | 4,8 | 4,6 | 4,9 | 4,8 | 4,6 | 4,8 | 4,9 | 4,0 | 6,3 | ↗ | 1,5 |
| | Sortant | 6,0 | 6,1 | 5,8 | 5,9 | 5,9 | 5,7 | 5,4 | 6,6 | 3,2 | ↘ | -2,7 |
| 40 à 49 ans | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 4,7 | 4,4 | 4,6 | 4,3 | 4,3 | 4,6 | 4,8 | 4,0 | 6,3 | ↗ | 1,6 |
| | Sortant | 3,6 | 3,6 | 3,3 | 3,5 | 3,5 | 3,4 | 3,3 | 4,1 | 2,0 | ↘ | -1,6 |
| Homme | Entrant | 5,4 | 5,1 | 5,3 | 5,3 | 5,2 | 5,4 | 5,6 | 4,6 | 7,3 | ↗ | 1,9 |
| | Sortant | 6,4 | 6,4 | 6,1 | 6,1 | 6,2 | 6,0 | 5,8 | 6,9 | 3,7 | ↘ | -2,6 |
| 50 à 59 ans | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 4,8 | 4,7 | 4,9 | 4,5 | 4,4 | 4,6 | 4,6 | 3,8 | 5,7 | ↗ | 1,0 |
| | Sortant | 3,5 | 3,6 | 3,4 | 3,7 | 3,7 | 3,5 | 3,5 | 3,9 | 2,4 | ↘ | -1,2 |
| Homme | Entrant | 6,2 | 6,1 | 6,2 | 6,1 | 5,8 | 5,8 | 5,9 | 4,7 | 7,3 | ↗ | 1,1 |
| | Sortant | 6,7 | 7,1 | 6,8 | 7,0 | 7,0 | 6,7 | 6,4 | 7,1 | 4,3 | ↘ | -2,4 |
| 60 ans ou plus | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 4,5 | 4,7 | 5,1 | 4,8 | 4,8 | 5,2 | 5,3 | 4,5 | 7,1 | ↗ | 2,6 |
| | Sortant | 3,0 | 3,3 | 3,3 | 3,6 | 4,0 | 4,0 | 4,4 | 5,0 | 4,5 | ↗ | 1,5 |
| Homme | Entrant | 8,3 | 8,3 | 8,9 | 8,7 | 8,6 | 8,8 | 8,9 | 7,3 | 11,5 | ↗ | 3,3 |
| | Sortant | 6,4 | 7,1 | 6,8 | 7,6 | 8,0 | 7,9 | 8,2 | 9,7 | 7,1 | ↗ | 0,7 |

* Exclut les V.L. à usage commercial

Tableau 71. Répartition des V.L. neufs par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)

| Groupe d'âge et genre du propriétaire | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|---------------------------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 19 ans ou moins | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | ↘ | -0,2 |
| Femme | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | ↘ | -0,2 |
| Homme | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | ↘ | -0,1 |
| 20 à 29 ans | 12,4 | 12,4 | 12,3 | 12,3 | 12,3 | 12,1 | 11,6 | 11,6 | 11,1 | ↘ | -1,3 |
| Femme | 6,7 | 6,7 | 6,5 | 6,3 | 6,2 | 6,1 | 6,0 | 6,3 | 5,8 | ↘ | -0,9 |
| Homme | 5,7 | 5,8 | 5,8 | 5,9 | 6,1 | 6,0 | 5,7 | 5,3 | 5,3 | ↘ | -0,4 |
| 30 à 39 ans | 18,4 | 18,0 | 17,9 | 17,8 | 17,4 | 17,3 | 17,3 | 17,6 | 17,5 | ↘ | -0,9 |
| Femme | 9,1 | 8,8 | 8,6 | 8,5 | 8,2 | 8,2 | 8,3 | 8,7 | 8,5 | ↘ | -0,6 |
| Homme | 9,3 | 9,2 | 9,3 | 9,4 | 9,2 | 9,0 | 9,0 | 8,9 | 9,1 | ↘ | -0,3 |
| 40 à 49 ans | 20,1 | 19,3 | 19,3 | 19,4 | 19,6 | 19,9 | 20,4 | 20,3 | 20,7 | ↗ | 0,6 |
| Femme | 9,5 | 9,1 | 9,0 | 8,8 | 9,0 | 9,3 | 9,6 | 9,7 | 9,9 | ↗ | 0,4 |
| Homme | 10,6 | 10,2 | 10,3 | 10,6 | 10,5 | 10,6 | 10,8 | 10,5 | 10,9 | ↗ | 0,2 |
| 50 à 59 ans | 22,1 | 22,2 | 21,8 | 21,8 | 21,4 | 21,0 | 21,0 | 20,5 | 20,3 | ↘ | -1,8 |
| Femme | 9,8 | 9,8 | 9,6 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,1 | ↘ | -0,7 |
| Homme | 12,3 | 12,4 | 12,2 | 12,4 | 12,0 | 11,7 | 11,6 | 11,1 | 11,2 | ↘ | -1,1 |
| 60 ans ou plus | 26,3 | 27,4 | 28,0 | 28,1 | 28,7 | 29,1 | 29,2 | 29,6 | 29,9 | ↗ | 3,7 |
| Femme | 9,3 | 9,9 | 10,2 | 10,0 | 10,4 | 10,9 | 11,0 | 11,3 | 11,5 | ↗ | 2,2 |
| Homme | 17,0 | 17,4 | 17,8 | 18,0 | 18,3 | 18,3 | 18,2 | 18,3 | 18,5 | ↗ | 1,5 |

* Exclut les V.L. à usage commercial

Les tableaux 72 à 74 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TC moyen par groupe d'âge et genre du propriétaire pour l'ensemble des V.L. ciblés, pour les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que pour les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 72, le TC moyen a diminué progressivement au cours des années pour tous les groupes d'âge, soit une réduction entre 7,4 % et 10,5 %. De plus, le TC moyen pour les V.L. des femmes est systématiquement plus faible, et ce pour toutes les années et tous les groupes d'âge. De façon générale, cet écart se situe entre 0,7 et 1,5 litres/100 km pour chaque année.
- Toujours au tableau 72, le TC moyen des V.L. pour les propriétaires de moins de 30 ans est également moins élevé que les autres groupes d'âges, autant pour les femmes que les hommes.
- Le tableau 73 permet d'illustrer l'écart entre le TC moyen des V.L. entrants et sortants du parc pour chaque groupe d'âge et genre du propriétaire. Pour les femmes et les hommes ainsi que pour tous les groupes d'âge, comparativement aux V.L. sortants, cet écart représente pour chaque année une réduction moyenne entre 0,4 et 2,6 litres/100 km.
- Au tableau 74, on constate également que le TC moyen des V.L. neufs a diminué pour tous les groupes d'âges, soit entre 4,4 % pour les moins de 30 ans et 19,9 % pour les propriétaires de 60 ans ou plus.

Tableau 72. TC moyen des V.L. ciblés par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Groupe d'âge et genre du propriétaire | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|---------------------------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 19 ans ou moins | 9,3 | 9,2 | 9,1 | 9,0 | 8,9 | 8,9 | 8,8 | 8,8 | 8,6 | 👉 -7,4% |
| Femme | 8,8 | 8,8 | 8,7 | 8,6 | 8,5 | 8,4 | 8,4 | 8,3 | 8,2 | 👉 -6,8% |
| Homme | 9,7 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,1 | 9,1 | 9,0 | 👉 -7,4% |
| 20 à 29 ans | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,1 | 9,0 | 8,9 | 8,8 | 👉 -9,4% |
| Femme | 9,1 | 9,0 | 8,8 | 8,7 | 8,6 | 8,6 | 8,5 | 8,4 | 8,4 | 👉 -8,0% |
| Homme | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 9,4 | 9,2 | 👉 -10,5% |
| 30 à 39 ans | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 👉 -9,8% |
| Femme | 9,8 | 9,7 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,1 | 9,0 | 8,9 | 👉 -8,8% |
| Homme | 10,8 | 10,6 | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,6 | 👉 -10,5% |
| 40 à 49 ans | 10,5 | 10,4 | 10,2 | 10,1 | 9,9 | 9,8 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 👉 -10,5% |
| Femme | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 9,1 | 9,1 | 8,9 | 👉 -9,3% |
| Homme | 11,0 | 10,9 | 10,7 | 10,5 | 10,4 | 10,2 | 10,1 | 9,9 | 9,8 | 👉 -11,2% |
| 50 à 59 ans | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 👉 -9,7% |
| Femme | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,1 | 9,0 | 8,9 | 8,8 | 👉 -8,2% |
| Homme | 11,0 | 10,9 | 10,7 | 10,6 | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 9,9 | 👉 -10,3% |
| 60 ans ou plus | 10,4 | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 👉 -9,7% |
| Femme | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,1 | 9,0 | 8,9 | 8,8 | 8,7 | 👉 -8,6% |
| Homme | 11,0 | 10,8 | 10,7 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,9 | 👉 -9,7% |
| TC moyen | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 👉 -9,8% |

* Exclut les V.L. à usage commercial

Tableau 73. TC moyen des V.L. entrants et sortants par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Groupe d'âge et genre du propriétaire | Type | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|---------------------------------------|---------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|---|-----------------------|
| | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 19 ans ou moins | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 8,1 | 7,9 | 7,8 | 7,7 | 7,8 | 7,8 | 7,7 | 7,7 | 7,6 | 📉 | -5,4% |
| | Sortant | 9,3 | 9,3 | 9,1 | 9,1 | 9,0 | 8,9 | 8,8 | 8,8 | 8,8 | 📉 | -5,9% |
| Homme | Entrant | 9,1 | 8,9 | 8,7 | 8,8 | 9,0 | 8,9 | 9,0 | 9,2 | 8,7 | 📉 | -4,1% |
| | Sortant | 9,8 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 9,5 | 9,6 | 📉 | -1,6% |
| 20 à 29 ans | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 8,5 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,4 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,2 | 📉 | -4,1% |
| | Sortant | 9,7 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 📉 | -6,9% |
| Homme | Entrant | 9,6 | 9,3 | 9,3 | 9,5 | 9,6 | 9,4 | 9,3 | 9,4 | 9,0 | 📉 | -6,1% |
| | Sortant | 10,4 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 9,9 | 9,8 | 9,9 | 📉 | -5,5% |
| 30 à 39 ans | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 9,1 | 8,9 | 8,9 | 8,9 | 9,0 | 8,8 | 8,6 | 8,7 | 8,5 | 📉 | -6,6% |
| | Sortant | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 10,0 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,6 | 📉 | -7,8% |
| Homme | Entrant | 10,0 | 9,7 | 9,8 | 10,0 | 9,9 | 9,5 | 9,4 | 9,5 | 9,2 | 📉 | -8,0% |
| | Sortant | 11,0 | 11,1 | 11,0 | 10,8 | 10,7 | 10,6 | 10,4 | 10,4 | 10,4 | 📉 | -5,4% |
| 40 à 49 ans | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 9,0 | 8,8 | 8,8 | 8,8 | 8,8 | 8,6 | 8,4 | 8,4 | 8,2 | 📉 | -8,4% |
| | Sortant | 10,5 | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 9,8 | 9,7 | 9,8 | 📉 | -6,9% |
| Homme | Entrant | 10,1 | 9,8 | 9,8 | 10,0 | 9,9 | 9,5 | 9,4 | 9,4 | 9,1 | 📉 | -9,3% |
| | Sortant | 11,4 | 11,4 | 11,3 | 11,1 | 11,0 | 10,9 | 10,7 | 10,6 | 10,7 | 📉 | -6,1% |
| 50 à 59 ans | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 8,8 | 8,6 | 8,6 | 8,6 | 8,6 | 8,5 | 8,3 | 8,3 | 8,1 | 📉 | -7,7% |
| | Sortant | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,8 | 📉 | -5,6% |
| Homme | Entrant | 10,0 | 9,7 | 9,7 | 9,9 | 9,8 | 9,5 | 9,4 | 9,4 | 9,1 | 📉 | -8,7% |
| | Sortant | 11,4 | 11,5 | 11,4 | 11,2 | 11,2 | 11,1 | 10,9 | 10,7 | 11,0 | 📉 | -3,9% |
| 60 ans ou plus | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 8,6 | 8,5 | 8,4 | 8,4 | 8,4 | 8,3 | 8,1 | 8,0 | 7,9 | 📉 | -8,3% |
| | Sortant | 10,2 | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,6 | 9,5 | 9,5 | 📉 | -7,0% |
| Homme | Entrant | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,5 | 9,4 | 9,2 | 9,0 | 9,0 | 8,7 | 📉 | -9,9% |
| | Sortant | 11,6 | 11,7 | 11,5 | 11,4 | 11,3 | 11,2 | 11,0 | 10,8 | 11,2 | 📉 | -3,1% |

* Exclut les V.L. à usage commercial

Tableau 74. TC moyen des V.L. neufs par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Groupe d'âge et genre du propriétaire | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|---------------------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 19 ans ou moins | 8,3 | 8,1 | 8,0 | 8,0 | 8,2 | 8,2 | 8,1 | 8,2 | 7,9 | 👇 -4,4% |
| Femme | 7,9 | 7,8 | 7,7 | 7,6 | 7,7 | 7,7 | 7,6 | 7,4 | 7,4 | 👇 -6,9% |
| Homme | 8,7 | 8,6 | 8,4 | 8,5 | 8,8 | 8,7 | 8,9 | 9,2 | 8,5 | 👇 -2,4% |
| 20 à 29 ans | 8,9 | 8,6 | 8,7 | 8,8 | 8,9 | 8,8 | 8,7 | 8,7 | 8,5 | 👇 -4,4% |
| Femme | 8,4 | 8,2 | 8,2 | 8,2 | 8,3 | 8,3 | 8,2 | 8,2 | 8,1 | 👇 -3,9% |
| Homme | 9,4 | 9,1 | 9,2 | 9,4 | 9,5 | 9,3 | 9,3 | 9,3 | 8,9 | 👇 -5,2% |
| 30 à 39 ans | 9,4 | 9,2 | 9,2 | 9,4 | 9,4 | 9,1 | 8,9 | 8,9 | 8,8 | 👇 -7,3% |
| Femme | 9,0 | 8,8 | 8,8 | 8,9 | 8,9 | 8,7 | 8,5 | 8,5 | 8,4 | 👇 -6,8% |
| Homme | 9,9 | 9,6 | 9,7 | 9,9 | 9,8 | 9,5 | 9,3 | 9,3 | 9,1 | 👇 -7,9% |
| 40 à 49 ans | 9,5 | 9,3 | 9,3 | 9,4 | 9,3 | 9,0 | 8,8 | 8,8 | 8,6 | 👇 -9,1% |
| Femme | 8,9 | 8,7 | 8,8 | 8,8 | 8,8 | 8,6 | 8,3 | 8,3 | 8,1 | 👇 -8,5% |
| Homme | 10,0 | 9,7 | 9,8 | 10,0 | 9,8 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,0 | 👇 -9,6% |
| 50 à 59 ans | 9,4 | 9,2 | 9,2 | 9,3 | 9,3 | 9,0 | 8,8 | 8,8 | 8,6 | 👇 -8,6% |
| Femme | 8,7 | 8,6 | 8,6 | 8,6 | 8,6 | 8,5 | 8,2 | 8,2 | 8,0 | 👇 -7,9% |
| Homme | 9,9 | 9,7 | 9,7 | 9,9 | 9,8 | 9,5 | 9,3 | 9,2 | 9,0 | 👇 -8,9% |
| 60 ans ou plus | 9,2 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 8,8 | 8,6 | 8,5 | 8,3 | 👇 -9,9% |
| Femme | 8,6 | 8,4 | 8,4 | 8,3 | 8,4 | 8,3 | 8,1 | 8,0 | 7,8 | 👇 -8,5% |
| Homme | 9,6 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,1 | 9,0 | 8,8 | 8,6 | 👇 -10,2% |
| TC moyen | 9,3 | 9,1 | 9,1 | 9,2 | 9,2 | 8,9 | 8,8 | 8,7 | 8,5 | 👇 -8,4% |

* Exclut les V.L. à usage commercial

Les tableaux 75 à 77 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TE de GES moyen par groupe d'âge et genre du propriétaire pour l'ensemble des V.L. ciblés, pour les V.L. entrants et sortants du parc ainsi que pour les V.L. neufs. À ce chapitre, on peut observer :

- Au tableau 75, le TE de GES moyen a diminué progressivement au cours des années pour tous les groupes d'âge, soit une réduction entre 6,9 % et 12,1 % pour la période. De plus, comme pour le TC moyen, le TE de GES moyen pour les V.L. des femmes est systématiquement plus faible, et ce pour toutes les années et tous les groupes d'âge. De façon générale, cet écart se situe entre 17 et 35 grammes de CO₂e/km.
- Toujours au tableau 75, le TE de GES moyen des V.L. pour les propriétaires de moins de 30 ans est également moins élevé que les autres groupes d'âges, autant pour les femmes que les hommes.
- Le tableau 76 permet d'illustrer l'écart entre le TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants du parc pour chaque groupe d'âge et genre du propriétaire. Pour les femmes et les hommes ainsi que pour tous les groupes d'âge, comparativement aux V.L. sortants, cet écart représente pour chaque année une réduction moyenne entre 13 et 67 grammes de CO₂e/km.
- Au tableau 77, on constate également que le TE de GES moyen des V.L. neufs a diminué pour tous les groupes d'âges, soit entre 4,8 % pour les moins de 30 ans et 11,5 % pour les propriétaires de 60 ans ou plus.

Tableau 75. TE de GES moyen des V.L. ciblés par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km)

| Groupe d'âge et genre du propriétaire | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|---------------------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 19 ans ou moins | 219,4 | 217,7 | 215,4 | 213,1 | 211,3 | 209,6 | 208,1 | 207,4 | 204,3 | 📉 -6,9% |
| Femme | 208,1 | 206,8 | 204,4 | 202,4 | 200,7 | 199,2 | 198,2 | 197,0 | 195,0 | 📉 -6,3% |
| Homme | 228,2 | 226,5 | 224,4 | 222,2 | 220,3 | 218,4 | 216,4 | 216,6 | 212,9 | 📉 -6,7% |
| 20 à 29 ans | 230,3 | 226,9 | 223,3 | 220,1 | 217,3 | 214,1 | 211,3 | 209,8 | 206,6 | 📉 -10,3% |
| Femme | 215,6 | 212,2 | 209,1 | 206,2 | 203,9 | 201,6 | 199,4 | 198,3 | 196,1 | 📉 -9,0% |
| Homme | 243,6 | 240,3 | 236,5 | 233,0 | 229,8 | 225,8 | 222,4 | 220,3 | 216,3 | 📉 -11,2% |
| 30 à 39 ans | 245,6 | 241,8 | 238,2 | 234,9 | 231,8 | 228,0 | 224,2 | 221,7 | 217,9 | 📉 -11,3% |
| Femme | 232,8 | 229,4 | 226,1 | 223,0 | 220,5 | 217,3 | 214,0 | 211,8 | 208,8 | 📉 -10,3% |
| Homme | 256,0 | 252,1 | 248,2 | 244,7 | 241,3 | 237,0 | 232,8 | 230,2 | 225,8 | 📉 -11,8% |
| 40 à 49 ans | 250,0 | 246,3 | 242,3 | 238,6 | 235,1 | 231,0 | 226,8 | 223,9 | 219,8 | 📉 -12,1% |
| Femme | 234,3 | 231,0 | 227,7 | 224,6 | 221,7 | 218,2 | 214,7 | 212,1 | 208,6 | 📉 -10,9% |
| Homme | 262,2 | 258,1 | 253,7 | 249,6 | 245,7 | 241,1 | 236,5 | 233,4 | 228,9 | 📉 -12,7% |
| 50 à 59 ans | 248,2 | 244,8 | 241,4 | 238,2 | 234,9 | 231,3 | 227,6 | 224,7 | 220,7 | 📉 -11,1% |
| Femme | 228,7 | 225,9 | 223,0 | 220,5 | 217,9 | 215,1 | 212,1 | 209,7 | 206,5 | 📉 -9,7% |
| Homme | 262,4 | 258,8 | 255,1 | 251,6 | 247,9 | 243,8 | 239,6 | 236,4 | 231,8 | 📉 -11,7% |
| 60 ans ou plus | 247,4 | 243,8 | 240,0 | 236,8 | 233,6 | 230,2 | 226,9 | 224,0 | 220,5 | 📉 -10,9% |
| Femme | 225,5 | 222,4 | 219,3 | 216,7 | 214,2 | 211,5 | 208,8 | 206,4 | 203,6 | 📉 -9,7% |
| Homme | 260,8 | 257,0 | 253,2 | 249,8 | 246,4 | 242,8 | 239,1 | 236,1 | 232,3 | 📉 -10,9% |
| TE moyen | 245,2 | 241,7 | 238,1 | 234,8 | 231,6 | 228,0 | 224,5 | 221,9 | 218,2 | 📉 -11,0% |

* Exclut les V.L. à usage commercial

Tableau 76. TE de GES moyen des V.L. entrants et sortants par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO_{2e}/km)

| Groupe d'âge et genre du propriétaire | Type | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|---------------------------------------|---------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|-----------------------|
| | | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 19 ans ou moins | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 187,2 | 183,2 | 181,7 | 179,5 | 180,1 | 180,7 | 177,9 | 177,8 | 176,3 | | -5,8% |
| | Sortant | 218,8 | 217,8 | 214,4 | 213,8 | 212,6 | 209,3 | 206,8 | 207,2 | 205,5 | | -6,1% |
| Homme | Entrant | 211,8 | 206,7 | 201,2 | 203,1 | 208,8 | 206,8 | 208,4 | 212,3 | 201,9 | | -4,6% |
| | Sortant | 230,1 | 231,9 | 229,6 | 228,6 | 227,2 | 225,2 | 222,7 | 225,6 | 226,2 | | -1,7% |
| 20 à 29 ans | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 198,2 | 193,4 | 192,9 | 192,5 | 194,4 | 192,5 | 190,8 | 192,7 | 188,4 | | -5,0% |
| | Sortant | 228,3 | 227,5 | 224,2 | 222,1 | 218,8 | 216,4 | 213,0 | 212,0 | 211,4 | | -7,4% |
| Homme | Entrant | 223,5 | 215,7 | 217,1 | 220,7 | 221,8 | 216,8 | 215,5 | 216,8 | 207,6 | | -7,1% |
| | Sortant | 246,1 | 248,1 | 245,4 | 242,8 | 240,6 | 237,9 | 233,3 | 231,4 | 231,8 | | -5,8% |
| 30 à 39 ans | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 211,7 | 207,2 | 206,2 | 207,5 | 207,9 | 201,9 | 197,2 | 199,3 | 194,1 | | -8,3% |
| | Sortant | 245,4 | 244,8 | 241,8 | 238,0 | 235,0 | 232,2 | 228,2 | 226,0 | 224,6 | | -8,5% |
| Homme | Entrant | 232,9 | 226,3 | 227,2 | 231,6 | 228,5 | 220,0 | 215,3 | 217,8 | 210,3 | | -9,7% |
| | Sortant | 261,6 | 263,2 | 260,1 | 256,6 | 253,8 | 251,2 | 246,5 | 244,2 | 246,2 | | -5,9% |
| 40 à 49 ans | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 208,9 | 204,8 | 205,1 | 204,6 | 204,2 | 198,5 | 192,3 | 193,0 | 186,9 | | -10,5% |
| | Sortant | 248,4 | 248,4 | 244,9 | 241,5 | 238,2 | 235,9 | 231,6 | 228,9 | 229,9 | | -7,5% |
| Homme | Entrant | 235,1 | 229,2 | 229,4 | 232,6 | 228,6 | 218,9 | 214,0 | 215,9 | 208,1 | | -11,5% |
| | Sortant | 269,5 | 270,3 | 267,6 | 262,7 | 260,0 | 257,4 | 252,2 | 249,5 | 251,7 | | -6,6% |
| 50 à 59 ans | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 204,4 | 200,6 | 200,3 | 200,1 | 199,8 | 196,1 | 190,7 | 189,7 | 184,8 | | -9,6% |
| | Sortant | 244,9 | 244,6 | 241,5 | 239,7 | 236,2 | 233,8 | 230,4 | 228,4 | 230,0 | | -6,1% |
| Homme | Entrant | 232,4 | 227,1 | 227,1 | 230,2 | 227,5 | 219,6 | 215,6 | 215,4 | 207,6 | | -10,7% |
| | Sortant | 271,1 | 272,4 | 269,7 | 266,8 | 264,4 | 261,2 | 256,8 | 253,7 | 259,3 | | -4,4% |
| 60 ans ou plus | | | | | | | | | | | | |
| Femme | Entrant | 199,9 | 196,6 | 195,6 | 194,3 | 194,9 | 191,8 | 187,0 | 184,6 | 180,7 | | -9,6% |
| | Sortant | 241,1 | 242,3 | 237,3 | 236,5 | 232,4 | 230,5 | 226,9 | 224,8 | 223,1 | | -7,5% |
| Homme | Entrant | 224,5 | 220,6 | 219,5 | 220,4 | 218,5 | 212,2 | 207,9 | 205,5 | 198,6 | | -11,5% |
| | Sortant | 275,2 | 276,8 | 272,4 | 269,8 | 266,9 | 264,1 | 259,5 | 254,6 | 265,5 | | -3,5% |

* Exclut les V.L. à usage commercial

Tableau 77. TE de GES moyen des V.L. neufs par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO_{2e}/km)

| Groupe d'âge et genre du propriétaire | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|---------------------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 19 ans ou moins | 191,5 | 188,9 | 185,7 | 185,0 | 189,6 | 189,6 | 188,4 | 189,1 | 182,2 | 👇 -4,8% |
| Femme | 183,5 | 180,2 | 178,9 | 177,1 | 178,3 | 177,6 | 174,7 | 171,5 | 169,9 | 👇 -7,4% |
| Homme | 203,0 | 200,3 | 194,9 | 196,3 | 204,3 | 203,1 | 205,9 | 212,0 | 197,4 | 👇 -2,8% |
| 20 à 29 ans | 206,5 | 200,7 | 201,6 | 204,1 | 206,8 | 202,9 | 201,2 | 201,0 | 195,4 | 👇 -5,4% |
| Femme | 195,9 | 191,4 | 191,1 | 190,7 | 192,9 | 191,0 | 189,0 | 190,0 | 186,4 | 👇 -4,9% |
| Homme | 219,2 | 211,6 | 213,5 | 218,5 | 220,8 | 215,1 | 214,1 | 214,0 | 205,2 | 👇 -6,4% |
| 30 à 39 ans | 219,9 | 214,7 | 215,2 | 218,7 | 217,6 | 209,3 | 204,4 | 204,2 | 199,7 | 👇 -9,2% |
| Femme | 209,6 | 205,4 | 204,6 | 206,0 | 206,6 | 199,9 | 195,2 | 195,1 | 191,4 | 👇 -8,7% |
| Homme | 230,1 | 223,6 | 225,0 | 230,2 | 227,6 | 217,9 | 212,9 | 213,1 | 207,4 | 👇 -9,8% |
| 40 à 49 ans | 220,6 | 215,8 | 216,5 | 218,6 | 216,4 | 207,7 | 201,9 | 200,5 | 195,4 | 👇 -11,4% |
| Femme | 207,0 | 203,3 | 203,8 | 203,3 | 203,2 | 197,1 | 190,6 | 189,4 | 184,8 | 👇 -10,7% |
| Homme | 232,8 | 227,0 | 227,6 | 231,4 | 227,8 | 217,0 | 212,0 | 210,8 | 205,1 | 👇 -11,9% |
| 50 à 59 ans | 218,2 | 213,8 | 214,0 | 216,2 | 214,5 | 207,8 | 202,8 | 200,1 | 194,9 | 👇 -10,7% |
| Femme | 202,9 | 199,3 | 199,1 | 199,2 | 198,9 | 195,1 | 189,2 | 186,9 | 182,7 | 👇 -9,9% |
| Homme | 230,3 | 225,2 | 225,8 | 229,1 | 226,7 | 218,1 | 213,8 | 211,2 | 204,9 | 👇 -11,0% |
| 60 ans ou plus | 214,4 | 210,5 | 209,8 | 210,1 | 209,1 | 203,3 | 198,6 | 194,7 | 189,9 | 👇 -11,5% |
| Femme | 198,8 | 195,5 | 194,9 | 193,5 | 194,2 | 191,0 | 185,9 | 182,7 | 179,3 | 👇 -9,8% |
| Homme | 223,0 | 219,1 | 218,3 | 219,3 | 217,5 | 210,7 | 206,2 | 202,2 | 196,4 | 👇 -11,9% |
| TE moyen | 216,4 | 211,7 | 211,8 | 213,7 | 212,8 | 206,1 | 201,4 | 199,4 | 194,3 | 👇 -10,2% |

* Exclut les V.L. à usage commercial

Le tableau 78 présente, pour la période 2013 à 2021, la répartition des V.L. ciblés entièrement électriques (VEE), hybrides (VH) et hybrides branchables (VHR) en fonction du genre du propriétaire. À cet effet, on peut observer :

- La proportion des V.L. pour les hommes est plus élevée que les femmes, et ce pour les trois types de motorisation.
- Pour les V.L. entièrement électriques (VEE), la proportion chez les femmes est passée de 22,6 % à 37,2 % entre 2013 et 2021, soit une augmentation de 14,6 points de pourcentage sur la période. En contrepartie, la proportion chez les hommes a diminué d'autant, passant ainsi de 77,4 % à 62,8 % entre 2013 et 2021.
- Pour les V.L. hybrides branchables (VHR), la proportion chez les femmes est passée de 21,7 % à 39,7 % entre 2013 et 2021, soit une augmentation de 18,1 points de pourcentage sur la période.
- Pour les V.L. hybrides (VH), l'augmentation de la proportion chez les femmes est cependant plutôt faible, soit de 1,6 points de pourcentage sur la période.

Tableau 78. Répartition des V.L. ciblés (VEE, VHR et VH) par genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)

| Motorisation et genre du propriétaire | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|---------------------------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------------------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Entièrement électrique (VEE) | | | | | | | | | | | |
| Femme | 22,6 | 24,4 | 26,2 | 27,9 | 30,3 | 33,5 | 34,8 | 36,0 | 37,2 | ↗ | 14,6 |
| Homme | 77,4 | 75,6 | 73,8 | 72,1 | 69,7 | 66,5 | 65,2 | 64,0 | 62,8 | ↘ | -14,6 |
| Hybride (VH) | | | | | | | | | | | |
| Femme | 34,8 | 35,1 | 36,1 | 37,0 | 38,0 | 38,3 | 36,5 | 35,2 | 36,4 | ↗ | 1,6 |
| Homme | 65,2 | 64,9 | 63,9 | 63,0 | 62,0 | 61,7 | 63,5 | 64,8 | 63,6 | ↘ | -1,6 |
| Hybride branchable (VHR) | | | | | | | | | | | |
| Femme | 21,7 | 24,4 | 26,9 | 29,3 | 31,4 | 33,7 | 36,9 | 38,8 | 39,7 | ↗ | 18,1 |
| Homme | 78,3 | 75,6 | 73,1 | 70,7 | 68,6 | 66,3 | 63,1 | 61,2 | 60,3 | ↘ | -18,1 |

* Exclut les V.L. à usage commercial

Le tableau 79 présente, pour la période 2013 à 2021, la répartition des V.L. entièrement électriques (VEE) par groupe d'âge et genre du propriétaire. À cet effet, on peut observer :

- La proportion des V.L. entièrement électriques (VEE) pour les hommes est plus élevée que les femmes pour tous les groupes d'âge, à l'exception des propriétaires de 19 ans ou moins.
- Pour tous les groupes d'âge, la proportion des V.L. entièrement électriques (VEE) est en hausse chez les femmes, soit une progression de 0,1 à 4,6 points de pourcentage.
- Les propriétaires de 40 à 49 ans représentent, pour chaque année de la période observée, le groupe d'âge avec la proportion V.L. entièrement électriques (VEE) la plus élevée.
- La proportion des V.L. entièrement électriques (VEE) par groupe d'âge est en hausse pour les propriétaires de moins de 30 ans (+0,2 et +2,4 points de pourcentage), ainsi que pour ceux de 60 ans ou plus (+6,1 points de pourcentage). Pour les autres groupes d'âge, la proportion des V.L. entièrement électriques (VEE) est en baisse.
- L'augmentation du nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) la plus importante correspond aux propriétaires de 60 ans ou plus (+6,1 points de pourcentage), alors que la plus forte diminution correspond aux propriétaires de 40 à 49 ans (-7,0 points de pourcentage).

Tableau 79. Répartition des V.L. entièrement électriques (VEE) par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)

| Groupe d'âge et genre du propriétaire | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|---------------------------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------------|---------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 19 ans ou moins | | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | ↔ 0,2 |
| Femme | | | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | ↔ 0,1 |
| Homme | | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | ↔ 0,1 |
| 20 à 29 ans | 3,0 | 4,3 | 3,6 | 3,5 | 3,9 | 5,0 | 5,5 | 5,3 | 5,4 | 5,4 | ↔ 2,4 |
| Femme | 0,9 | 1,4 | 1,3 | 1,3 | 1,5 | 2,1 | 2,2 | 2,0 | 2,2 | 2,2 | ↔ 1,3 |
| Homme | 2,1 | 2,9 | 2,3 | 2,2 | 2,4 | 2,9 | 3,3 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | ↔ 1,1 |
| 30 à 39 ans | 19,9 | 21,7 | 22,1 | 21,3 | 20,7 | 21,3 | 21,5 | 20,2 | 19,1 | 19,1 | ↘ -0,8 |
| Femme | 6,0 | 6,5 | 7,3 | 7,3 | 7,4 | 8,2 | 8,1 | 7,9 | 7,6 | 7,6 | ↔ 1,5 |
| Homme | 13,9 | 15,2 | 14,9 | 14,0 | 13,3 | 13,1 | 13,4 | 12,4 | 11,6 | 11,6 | ↘ -2,3 |
| 40 à 49 ans | 35,7 | 31,7 | 30,0 | 29,5 | 29,9 | 30,3 | 29,7 | 29,3 | 28,7 | 28,7 | ↘ -7,0 |
| Femme | 7,6 | 7,4 | 7,4 | 8,5 | 9,4 | 10,5 | 10,8 | 11,0 | 11,3 | 11,3 | ↔ 3,6 |
| Homme | 28,1 | 24,2 | 22,6 | 21,0 | 20,4 | 19,8 | 19,0 | 18,3 | 17,4 | 17,4 | ↘ -10,6 |
| 50 à 59 ans | 25,2 | 25,9 | 26,2 | 26,8 | 26,5 | 24,9 | 24,1 | 24,4 | 24,4 | 24,4 | ↘ -0,8 |
| Femme | 5,7 | 5,1 | 6,2 | 6,7 | 7,5 | 7,9 | 8,2 | 8,8 | 9,2 | 9,2 | ↔ 3,5 |
| Homme | 19,5 | 20,7 | 20,0 | 20,1 | 19,0 | 17,0 | 15,9 | 15,6 | 15,2 | 15,2 | ↘ -4,3 |
| 60 ans ou plus | 16,2 | 16,3 | 18,0 | 18,8 | 18,8 | 18,3 | 19,0 | 20,6 | 22,2 | 22,2 | ↔ 6,1 |
| Femme | 2,3 | 3,8 | 4,1 | 4,1 | 4,3 | 4,7 | 5,5 | 6,2 | 6,9 | 6,9 | ↔ 4,6 |
| Homme | 13,9 | 12,5 | 13,9 | 14,6 | 14,4 | 13,6 | 13,6 | 14,4 | 15,4 | 15,4 | ↔ 1,5 |

* Exclut les V.L. à usage commercial

Le tableau 80 présente, pour la période 2013 à 2021, la répartition des V.L. hybrides branchables (VHR) par groupe d'âge et genre du propriétaire. À cet effet, on peut observer :

- Comme pour les V.L. entièrement électriques (VEE), la proportion des V.L. hybrides branchables (VHR) pour les hommes est plus élevée que les femmes pour tous les groupes d'âge, à l'exception des propriétaires de 19 ans ou moins.
- Pour tous les groupes d'âge à l'exception des propriétaires de 19 ans ou moins, la proportion des V.L. hybrides branchables (VHR) est aussi en hausse chez les femmes, soit une progression de 1,1 à 6,3 points de pourcentage.
- La proportion des V.L. hybrides branchables (VHR) est en hausse pour la plupart des groupes d'âge, à l'exception des propriétaires de 40 à 49 ans (-3,4 points de pourcentage), ainsi que pour ceux de 50 à 59 ans (-6,2 points de pourcentage). De plus, pour ces derniers groupes d'âge, la proportion des V.L. hybrides branchables (VHR) est seulement en baisse pour les hommes alors qu'elle est en hausse pour les femmes.
- L'augmentation du nombre de V.L. hybrides branchables (VHR) la plus importante correspond aux propriétaires de 60 ans ou plus (+7,3 points de pourcentage), alors que la plus forte diminution correspond aux propriétaires de 50 à 59 ans (-6,2 points de pourcentage).

Tableau 80. Répartition des V.L. hybrides branchables (VHR) par groupe d'âge et genre du propriétaire pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)

| Groupe d'âge et genre du propriétaire | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|---------------------------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | | |
| 19 ans ou moins | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | ↔ | 0,1 |
| Femme | 0,1 | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | | 0,0 |
| Homme | | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | ↔ | 0,1 |
| 20 à 29 ans | 3,4 | 4,0 | 4,1 | 4,4 | 4,8 | 5,1 | 5,3 | 5,0 | 5,0 | 5,1 | ↔ | 1,8 |
| Femme | 1,2 | 1,2 | 1,1 | 1,3 | 1,5 | 1,8 | 2,2 | 2,3 | 2,4 | 2,4 | ↔ | 1,1 |
| Homme | 2,1 | 2,7 | 2,9 | 3,1 | 3,3 | 3,3 | 3,1 | 2,7 | 2,8 | 2,8 | ↔ | 0,7 |
| 30 à 39 ans | 15,9 | 17,6 | 17,7 | 17,8 | 17,2 | 17,7 | 17,2 | 16,6 | 16,4 | 16,4 | ↔ | 0,4 |
| Femme | 3,4 | 4,9 | 5,8 | 5,9 | 5,9 | 6,8 | 7,2 | 7,4 | 7,4 | 7,4 | ↔ | 4,0 |
| Homme | 12,5 | 12,8 | 11,9 | 11,9 | 11,3 | 10,9 | 10,0 | 9,2 | 8,9 | 8,9 | ↘ | -3,6 |
| 40 à 49 ans | 27,0 | 25,6 | 24,4 | 23,9 | 24,3 | 24,4 | 24,3 | 23,7 | 23,7 | 23,7 | ↘ | -3,4 |
| Femme | 6,7 | 6,9 | 7,3 | 7,7 | 8,3 | 9,1 | 9,9 | 10,2 | 10,3 | 10,3 | ↔ | 3,6 |
| Homme | 20,4 | 18,8 | 17,1 | 16,2 | 16,0 | 15,3 | 14,4 | 13,5 | 13,4 | 13,4 | ↘ | -7,0 |
| 50 à 59 ans | 29,2 | 28,9 | 30,2 | 29,5 | 27,9 | 25,7 | 24,5 | 23,7 | 22,9 | 22,9 | ↘ | -6,2 |
| Femme | 6,4 | 7,4 | 8,3 | 8,9 | 9,6 | 9,1 | 9,4 | 9,5 | 9,3 | 9,3 | ↔ | 2,9 |
| Homme | 22,8 | 21,5 | 22,0 | 20,6 | 18,3 | 16,6 | 15,1 | 14,2 | 13,6 | 13,6 | ↘ | -9,2 |
| 60 ans ou plus | 24,4 | 23,8 | 23,5 | 24,3 | 25,7 | 27,0 | 28,6 | 30,8 | 31,7 | 31,7 | ↔ | 7,3 |
| Femme | 3,9 | 4,0 | 4,4 | 5,4 | 6,1 | 6,8 | 8,1 | 9,3 | 10,2 | 10,2 | ↔ | 6,3 |
| Homme | 20,5 | 19,8 | 19,1 | 18,9 | 19,6 | 20,2 | 20,5 | 21,5 | 21,5 | 21,5 | ↔ | 1,0 |

* Exclut les V.L. à usage commercial

3.8 Évolution des V.L. ciblés au sein des secteurs gouvernementaux

Cette section présente l'évolution des V.L. ciblés au sein des différents secteurs gouvernementaux, soit le Gouvernement du Québec, le Gouvernement du Canada, ainsi que certaines organisations à l'échelle municipale. Selon les informations de la SAAQ sur le type d'utilisateur du véhicule (variable TYUTILR)¹⁸, cette dernière catégorie regroupe, entre autres, les commissions scolaires, les centres hospitaliers, les institutions vouées à des fins charitables et les fabriques d'une paroisse.

Le tableau 81 présente, pour la période 2013 à 2021, l'évolution de certaines caractéristiques des V.L. ciblés au sein des différents secteurs gouvernementaux. À cet effet, on peut observer :

- Pour le nombre de V.L. assignés, ceux appartenant au Gouvernement du Québec sont passés de 7 842 en 2013 à 8 734 en 2021, soit une augmentation de l'ordre de 11,4 % au cours de la période d'analyse. En comparaison, le nombre de V.L. appartenant au Gouvernement du Canada immatriculés au Québec est stable et celui du secteur municipal est en forte diminution (-40,4 %).
- L'âge moyen des V.L. (non gouvernemental) est passé de 6,69 ans en 2013 à 7,18 ans en 2021, soit une augmentation de 7,2 % au cours de la période d'analyse. Pour les différents secteurs gouvernementaux, l'âge moyen des V.L. présente également une augmentation qui varie entre 24,2 % et 31,1 % sur la période. De plus, l'âge moyen des V.L. appartenant au Gouvernement du Québec est systématiquement plus faible que tous les autres secteurs, et ce pour toutes les années de la période.
- La cylindrée moyenne des V.L. (non gouvernemental) est en légère diminution, passant de 2,60 litres en 2013 à 2,46 litres en 2021, une diminution de 5,5 % sur la période. Parmi les différents secteurs gouvernementaux, le Gouvernement du Québec présente la plus forte diminution (-15,3 %).
- La proportion des V.L. dont la masse nette du véhicule est supérieure à 1 700 kg est aussi en hausse pour tous les secteurs. Pour la majorité du parc (non gouvernemental), cette proportion est passée de 24,6 % en 2013 à 29,5 % en 2021, une augmentation de 4,7 points de pourcentage sur la période. En comparaison, les augmentations (en points de pourcentage) sont de 9,2 pour le Gouvernement du Québec, 5,8 pour le Gouvernement du Canada, et 9,5 pour le secteur municipal.
- Comparativement à tous les autres secteurs, la proportion de V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg est également plus élevée pour les V.L. appartenant au Gouvernement du Québec, et ce pour toutes les années de la période.
- Le nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR) présente une augmentation pour tous les secteurs gouvernementaux. Parmi les différents secteurs gouvernementaux, c'est le Gouvernement du Québec qui présente la plus forte augmentation du nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR) pour la période observée. Ainsi, pour l'année 2021, le nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) s'établit à 76, alors que celui des V.L. hybrides branchables (VHR) est de 1 652.

¹⁸ Pour plus de détails sur la description des variables et la nomenclature des données de la SAAQ, voir l'Annexe 3.

Tableau 81. Caractéristiques des V.L. ciblés au sein des secteurs gouvernementaux pour la période 2013 à 2021

| Caractéristiques et secteurs | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|--|-----------------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|---|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Nombre de V.L. assignés | | | | | | | | | | | |
| Autre (en millions) | 4,438 | 4,477 | 4,512 | 4,575 | 4,635 | 4,636 | 4,681 | 4,701 | 4,734 | ↗ | 6,7% |
| Gouvernement du Canada | 1 994 | 1 965 | 1 971 | 1 965 | 2 010 | 2 246 | 2 001 | 2 000 | 1 993 | ↘ | -0,1% |
| Municipal | 4 514 | 4 338 | 4 046 | 3 958 | 3 744 | 3 550 | 3 248 | 2 944 | 2 692 | ↘ | -40,4% |
| Gouvernement du Québec | 7 842 | 7 920 | 7 739 | 7 954 | 8 290 | 8 725 | 8 659 | 8 809 | 8 734 | ↗ | 11,4% |
| Âge moyen (années) | | | | | | | | | | | |
| Autre | 6,69 | 6,73 | 6,74 | 6,80 | 6,84 | 6,84 | 6,90 | 7,06 | 7,18 | ↗ | 7,2% |
| Gouvernement du Canada | 4,73 | 4,94 | 4,84 | 5,02 | 5,02 | 4,83 | 5,64 | 5,82 | 6,20 | ↗ | 31,1% |
| Municipal | 6,92 | 7,18 | 7,44 | 7,55 | 7,78 | 8,07 | 8,34 | 8,58 | 8,85 | ↗ | 27,9% |
| Gouvernement du Québec | 4,14 | 4,16 | 4,32 | 4,42 | 4,44 | 4,41 | 4,52 | 4,83 | 5,14 | ↗ | 24,2% |
| Cylindrée moyenne (litres) | | | | | | | | | | | |
| Autre | 2,60 | 2,58 | 2,57 | 2,55 | 2,54 | 2,52 | 2,50 | 2,48 | 2,46 | ↘ | -5,5% |
| Gouvernement du Canada | 3,24 | 3,23 | 3,20 | 3,17 | 3,15 | 3,18 | 3,13 | 3,12 | 3,10 | ↘ | -4,2% |
| Municipal | 2,68 | 2,67 | 2,68 | 2,67 | 2,67 | 2,66 | 2,68 | 2,69 | 2,70 | ↗ | 0,9% |
| Gouvernement du Québec | 3,53 | 3,46 | 3,40 | 3,33 | 3,23 | 3,14 | 3,06 | 3,02 | 2,99 | ↘ | -15,3% |
| Proportion des V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg (%) | | | | | | | | | | | |
| Autre | 24,6 | 24,9 | 25,2 | 25,7 | 26,3 | 27,0 | 27,7 | 28,7 | 29,4 | ↗ | 4,7 |
| Gouvernement du Canada | 48,1 | 50,0 | 50,6 | 50,7 | 49,2 | 53,0 | 51,1 | 52,8 | 53,9 | ↗ | 5,8 |
| Municipal | 28,8 | 29,3 | 31,1 | 31,9 | 33,0 | 33,2 | 35,1 | 36,7 | 38,2 | ↗ | 9,5 |
| Gouvernement du Québec | 54,8 | 57,5 | 58,3 | 59,6 | 60,5 | 62,2 | 62,1 | 62,0 | 64,0 | ↗ | 9,2 |
| Nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) | | | | | | | | | | | |
| Autre | 748 | 1 847 | 3 557 | 5 667 | 9 523 | 18 686 | 34 177 | 50 303 | 71 740 | ↗ | 70992 |
| Gouvernement du Canada | | | 2 | 2 | 2 | 4 | 5 | 6 | 7 | ↗ | 7 |
| Municipal | 1 | 1 | 2 | 6 | 7 | 10 | 14 | 21 | 29 | ↗ | 28 |
| Gouvernement du Québec | 19 | 19 | 27 | 32 | 60 | 70 | 79 | 71 | 76 | ↗ | 57 |
| Nombre de V.L. hybrides branchables (VHR) | | | | | | | | | | | |
| Autre | 1 443 | 2 886 | 4 346 | 7 398 | 11 589 | 20 236 | 31 188 | 40 993 | 55 404 | ↗ | 53961 |
| Gouvernement du Canada | 1 | 1 | 8 | 14 | 19 | 39 | 55 | 90 | 102 | ↗ | 101 |
| Municipal | 1 | 1 | 8 | 9 | 12 | 17 | 36 | 58 | 82 | ↗ | 81 |
| Gouvernement du Québec | 97 | 301 | 312 | 395 | 611 | 930 | 1 254 | 1 445 | 1 652 | ↗ | 1555 |

Autre : non gouvernemental, **Municipal** : Commission scolaire, centre hospitalier, institution vouée à des fins charitables et fabrique d'une paroisse

Le tableau 82 présente, pour la période 2013 à 2021, le TC moyen des V.L. ciblés au sein des différents secteurs gouvernementaux. À ce chapitre, on peut observer :

- Le TC moyen a diminué progressivement au cours des années pour l'ensemble du parc et des différents secteurs gouvernementaux, soit une baisse entre 4,8 % et 21,0 % sur la période.
- Pour les différents secteurs gouvernementaux, le TC moyen des V.L. appartenant au Gouvernement du Québec affiche la plus forte réduction sur la période observée. Le TC moyen des V.L. est ainsi passé de 12,2 à 9,7 litres/100 km entre 2013 et 2021, soit une réduction de 21,0 % sur la période.

Tableau 82. TC moyen des V.L. ciblés au sein des secteurs gouvernementaux pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Secteur | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|------------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| Autre | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | -10,0% |
| Gouvernement du Canada | 11,6 | 11,5 | 11,3 | 11,1 | 11,0 | 10,8 | 10,6 | 10,5 | 10,3 | -11,5% |
| Municipal | 10,4 | 10,3 | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 9,9 | -4,8% |
| Gouvernement du Québec | 12,2 | 11,9 | 11,6 | 11,3 | 10,9 | 10,5 | 10,2 | 9,9 | 9,7 | -21,0% |
| TC moyen | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | -10,0% |

Autre : non gouvernemental, **Municipal** : Commission scolaire, centre hospitalier, institution vouée à des fins charitables et fabrique d'une paroisse

Le tableau 83 présente, pour la période 2013 à 2021, le TE de GES moyen des V.L. ciblés au sein des différents secteurs gouvernementaux. À ce chapitre, on peut observer :

- Comme pour le TC moyen, le TE de GES moyen a aussi diminué progressivement au cours des années pour l'ensemble du parc et des secteurs gouvernementaux, soit une baisse entre 5,8 % et 24,9 % sur la période.
- Pour les différents secteurs gouvernementaux, le TE de GES moyen des V.L. appartenant au Gouvernement du Québec affiche la plus forte réduction sur la période observée. Le TE de GES moyen des V.L. est ainsi passé de 292,3 à 219,4 grammes de CO_{2e}/km entre 2013 et 2021, soit une réduction de 24,9 % sur la période.

Tableau 83. TE de GES moyen des V.L. ciblés au sein des secteurs gouvernementaux pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO_{2e}/km)

| Secteur | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|------------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| Autre | 248,8 | 245,0 | 241,1 | 237,7 | 234,4 | 230,7 | 227,1 | 224,4 | 220,6 | -11,3% |
| Gouvernement du Canada | 278,2 | 275,2 | 269,3 | 264,2 | 259,0 | 254,1 | 249,1 | 244,1 | 239,9 | -13,8% |
| Municipal | 247,9 | 245,8 | 246,5 | 244,6 | 243,2 | 241,0 | 239,4 | 236,9 | 233,6 | -5,8% |
| Gouvernement du Québec | 292,3 | 281,3 | 273,9 | 266,0 | 253,7 | 243,4 | 232,6 | 226,1 | 219,4 | -24,9% |
| TE moyen | 248,9 | 245,1 | 241,2 | 237,7 | 234,5 | 230,7 | 227,2 | 224,4 | 220,6 | -11,4% |

Autre : non gouvernemental, **Municipal** : Commission scolaire, centre hospitalier, institution vouée à des fins charitables et fabrique d'une paroisse

3.9 Évolution des V.L. ciblés à usage commercial

Cette section présente l'évolution des V.L. ciblés à usage commercial, en comparaison avec l'ensemble des V.L. immatriculés pour un usage personnel. À ce niveau, les informations de la SAAQ sur le numéro d'entreprise du Québec (variable NEQ) ont permis de catégoriser chacune des entreprises du Québec en fonction du nombre de V.L. immatriculés annuellement pour un usage commercial.

Le tableau 84 présente, pour la période 2013 à 2021, l'évolution de certaines caractéristiques des V.L. ciblés selon le type d'usage (personnel ou commercial). À cet effet, on peut observer :

- Pour le nombre de V.L. assignés, les deux groupes présentent une augmentation de 6,6 % au cours de la période d'analyse. Plus spécifiquement pour les V.L. à usage commercial, leur nombre est ainsi passé de 413 198 en 2013 à 440 342 en 2021. De plus, pour chaque année, leur nombre représentent environ 10 % du nombre de V.L. à usage personnel.
- L'âge moyen des V.L. à usage commercial est passé de 5,01 ans en 2013 à 5,47 ans en 2021, soit une augmentation de 9,2 % au cours de la période d'analyse. En comparaison avec les V.L. à usage personnel, l'âge moyen des V.L. à usage commercial est moins élevé, soit un écart d'environ 1,8 à 1,9 années.
- La cylindrée moyenne des V.L. à usage commercial est également en baisse pendant la période observée, passant de 3,26 litres en 2013 à 3,01 litres en 2021, une diminution de 7,7 % sur la période. En comparaison avec les V.L. à usage personnel, la cylindrée moyenne des V.L. à usage commercial est nettement plus élevée, soit un écart qui varie annuellement entre 0,6 et 0,7 litres.
- La proportion des V.L. dont la masse nette du véhicule est supérieure à 1 700 kg est aussi en hausse pour les deux groupes. Pour les V.L. à usage commercial, la proportion est passée de 51,4 % en 2013 à 56,3 % en 2021, soit une augmentation de 5,0 points de pourcentage sur la période. En comparaison avec les V.L. à usage personnel, cette proportion pour les V.L. à usage commercial est aussi beaucoup plus élevée, soit un écart d'environ 29 à 30 points de pourcentage annuellement.
- Pour le nombre de V.L. diesel à usage commercial, leur nombre est passé de 9 409 à 10 771 entre 2013 et 2021, soit une augmentation de 14,5 %. En contrepartie, le nombre de V.L. diesel à usage personnel a diminué de 7,3 % au cours de la même période. De plus, si on considère la proportion de V.L. diesel pour chaque groupe (par 1 000 V.L.), on constate que la proportion de V.L. diesel est également plus élevée pour les V.L. à usage commercial (24,5 en 2021) comparativement aux V.L. à usage personnel (9,1 en 2021).
- Le nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR) présente aussi une augmentation pour les deux groupes. Pour les V.L. à usage commercial, le nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) a atteint 10 355 unités en 2021, alors que le nombre de V.L. hybrides branchables (VHR) a atteint 8 424 unités.
- Toujours pour les V.L. entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR), on constate également que la proportion et la progression annuelle sont plus élevées pour les V.L. à usage commercial. Par exemple pour les V.L. entièrement électriques (VEE) à usage commercial, la proportion (par 1 000 V.L.) est passé de 0,5 à 23,5 entre 2013 et 2021 (+23). En contrepartie, la proportion pour les V.L. à usage personnel est passée de 0,1 à 14,3 entre 2013 et 2021 (+14,1).

Tableau 84. Caractéristiques des V.L. ciblés par type d'usage (personnel et commercial) pour la période 2013 à 2021

| Caractéristiques et usage | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|--|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Nombre de V.L. assignés (en millions) | | | | | | | | | | | |
| Commercial | 0,413 | 0,417 | 0,421 | 0,427 | 0,433 | 0,437 | 0,443 | 0,428 | 0,440 | ↔ | 6,6% |
| Personnel | 4,039 | 4,074 | 4,106 | 4,162 | 4,216 | 4,214 | 4,251 | 4,288 | 4,307 | ↔ | 6,6% |
| Âge moyen (années) | | | | | | | | | | | |
| Commercial | 5,01 | 5,06 | 5,07 | 5,07 | 5,11 | 5,11 | 5,14 | 5,42 | 5,47 | ↔ | 9,2% |
| Personnel | 6,86 | 6,90 | 6,90 | 6,97 | 7,01 | 7,01 | 7,08 | 7,22 | 7,35 | ↔ | 7,1% |
| Cylindrée moyenne (litres) | | | | | | | | | | | |
| Commercial | 3,26 | 3,22 | 3,17 | 3,15 | 3,13 | 3,09 | 3,06 | 3,05 | 3,01 | ↘ | -7,7% |
| Personnel | 2,54 | 2,52 | 2,51 | 2,49 | 2,48 | 2,46 | 2,44 | 2,43 | 2,40 | ↘ | -5,2% |
| Proportion des V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg (%) | | | | | | | | | | | |
| Commercial | 51,4 | 51,5 | 51,5 | 52,3 | 53,0 | 53,7 | 54,4 | 55,8 | 56,3 | ↔ | 5,0 |
| Personnel | 22,0 | 22,3 | 22,6 | 23,1 | 23,7 | 24,3 | 25,0 | 26,1 | 26,7 | ↔ | 4,7 |
| Nombre de V.L. diesels | | | | | | | | | | | |
| Commercial | 9 409 | 10 877 | 12 574 | 12 281 | 10 580 | 10 063 | 9 645 | 10 029 | 10 771 | ↔ | 14,5% |
| Personnel | 42 334 | 47 908 | 52 026 | 52 653 | 41 371 | 38 953 | 39 479 | 40 223 | 39 259 | ↘ | -7,3% |
| Proportion des V.L. diesels (par 1 000 V.L.) | | | | | | | | | | | |
| Commercial | 22,8 | 26,1 | 29,9 | 28,7 | 24,4 | 23,0 | 21,7 | 23,5 | 24,5 | ↔ | 1,7 |
| Personnel | 10,5 | 11,8 | 12,7 | 12,7 | 9,8 | 9,2 | 9,3 | 9,4 | 9,1 | ↘ | -1,4 |
| Nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) | | | | | | | | | | | |
| Commercial | 205 | 386 | 775 | 1 261 | 1 891 | 3 221 | 4 937 | 7 170 | 10 355 | ↔ | 10 150 |
| Personnel | 563 | 1 481 | 2 813 | 4 446 | 7 701 | 15 549 | 29 338 | 43 231 | 61 497 | ↔ | 60 934 |
| Proportion des V.L. entièrement électriques (VEE) (par 1 000 V.L.) | | | | | | | | | | | |
| Commercial | 0,5 | 0,9 | 1,8 | 3,0 | 4,4 | 7,4 | 11,1 | 16,8 | 23,5 | ↔ | 23,0 |
| Personnel | 0,1 | 0,4 | 0,7 | 1,1 | 1,8 | 3,7 | 6,9 | 10,1 | 14,3 | ↔ | 14,1 |
| Nombre de V.L. hybrides branchables (VHR) | | | | | | | | | | | |
| Commercial | 329 | 701 | 904 | 1 459 | 2 187 | 3 752 | 5 206 | 6 854 | 8 753 | ↔ | 8 424 |
| Personnel | 1 213 | 2 488 | 3 770 | 6 357 | 10 044 | 17 470 | 27 327 | 35 732 | 48 487 | ↔ | 47 274 |
| Proportion des V.L. hybrides branchables (VHR) (par 1 000 V.L.) | | | | | | | | | | | |
| Commercial | 0,8 | 1,7 | 2,1 | 3,4 | 5,0 | 8,6 | 11,7 | 16,0 | 19,9 | ↔ | 19,1 |
| Personnel | 0,3 | 0,6 | 0,9 | 1,5 | 2,4 | 4,1 | 6,4 | 8,3 | 11,3 | ↔ | 11,0 |

Le tableau 85 présente, pour la période 2013 à 2021, le TC moyen des V.L. ciblés selon le type d'usage (personnel ou commercial). À ce chapitre, on peut observer :

- Le TC moyen a diminué progressivement au cours des années pour les deux groupes. Pour les V.L. à usage commercial, le TC moyen est ainsi passé de 11,9 à 10,5 litres/100 km entre 2013 et 2021, soit une diminution de 12,1 % sur la période. En contrepartie, le TC moyen pour les V.L. à usage personnel est passé de 10,3 à 9,3 litres/100 km entre 2013 et 2021, soit une diminution légèrement inférieure de 9,8 % sur la période.
- Pour l'ensemble de la période, le TC moyen des V.L. à usage commercial est également plus élevé que celui des V.L. à usage personnel. L'écart entre le TC moyen des deux groupes a cependant diminué progressivement au cours des années, passant de 1,6 à 1,2 litres/100 km entre 2013 et 2021.

Tableau 85. TC moyen des V.L. ciblés par type d'usage (personnel et commercial) pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Usage | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|-----------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|--|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Commercial | 11,9 | 11,7 | 11,4 | 11,3 | 11,1 | 10,9 | 10,8 | 10,6 | 10,5 | | -12,1% |
| Personnel | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,5 | 9,4 | 9,3 | | -9,8% |
| TC moyen | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | | -10,0% |

Le tableau 86 présente, pour la période 2013 à 2021, le TE de GES moyen des V.L. ciblés selon le type d'usage (personnel ou commercial). À ce chapitre, on peut observer :

- Comme pour le TC moyen, le TE de GES moyen a aussi diminué progressivement au cours des années pour les deux groupes. Pour les V.L. à usage commercial, le TE de GES moyen est passé de 284,2 à 244,2 grammes de CO₂e/km entre 2013 et 2021, soit une diminution de 14,1 % sur la période. En contrepartie, le TE de GES moyen pour les V.L. à usage personnel est passé de 245,2 à 218,2 grammes de CO₂e/km entre 2013 et 2021, soit une diminution de 11,0 % sur la période.
- Pour l'ensemble de la période, le TE de GES moyen des V.L. à usage commercial est également plus élevé que celui des V.L. à usage personnel. L'écart entre le TE de GES moyen des deux groupes a cependant diminué progressivement au cours des années, passant de 38,9 à 26,1 grammes de CO₂e/km entre 2013 et 2021.

Tableau 86. TE de GES moyen des V.L. ciblés par type d'usage (personnel et commercial) pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km)

| Usage | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|-----------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Commercial | 284,2 | 278,0 | 271,5 | 266,6 | 262,1 | 257,1 | 252,6 | 249,6 | 244,2 | | -14,1% |
| Personnel | 245,2 | 241,7 | 238,1 | 234,8 | 231,6 | 228,0 | 224,5 | 221,9 | 218,2 | | -11,0% |
| TE moyen | 248,9 | 245,1 | 241,2 | 237,7 | 234,5 | 230,7 | 227,2 | 224,4 | 220,6 | | -11,4% |

Les tableaux 87 et 88 présentent, pour la période 2013 à 2021, le nombre et la répartition des V.L. ciblés commerciaux par classe de véhicule. De plus, les classes de V.L. pour les fourgons et les véhicules à usage spécial sont également présentées puisque celles-ci sont spécifiques à un usage commercial. À cet effet, on peut donc observer :

- Au tableau 87, le nombre de V.L. à usage commercial présente une augmentation pour plusieurs classes de véhicules, dont les intermédiaires (+9,7 %), les camionnettes (+23,6 %), les VUS (+54,8 %), ainsi que les fourgons (+134,2 %) et les véhicules à usage spécial (+980,5 %).
- Au tableau 88, la répartition des V.L. commerciaux par classe de véhicule permet également de mettre en évidence l'évolution de la répartition des V.L. au sein des différentes classes. D'une part, on constate l'augmentation de la proportion des V.L. pour les deux classes les plus importantes, soit les camionnettes (+2,5 points de pourcentage) et les VUS (+9,7 points de pourcentage). En contrepartie, les réductions les plus importantes sont observées au niveau des fourgonnettes (-5,7 points de pourcentage) et des compactes (-4,9 points de pourcentage). Donc, globalement, les véhicules de plus petite taille ont vu leur proportion diminuer au profit de ceux de plus grande taille.
- Autre point important concernant les intermédiaires. Selon le tableau 87, le nombre de V.L. commerciaux a augmenté de 9,7 % au cours de la période d'analyse, mais selon les données présentées au tableau 88, leur proportion a cependant légèrement diminué (-0,1 points de pourcentage) pendant la même période. Autrement dit, malgré une augmentation du nombre de V.L. intermédiaires (+9,7%), leur proportion au sein du parc a quand même diminué, passant ainsi de 10,4 à 10,3% entre 2013 et 2021.

Tableau 87. Nombre de V.L. ciblés à usage commercial par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021*

| Classe de véhicules | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|------------------------------|-----------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | |
| 2. Deux Places | 2 512 | 2 428 | 2 358 | 2 115 | 2 048 | 1 872 | 1 805 | 1 408 | 1 299 | -48,3% |
| 3. Sous-Compacte | 18 796 | 17 253 | 15 919 | 14 461 | 13 384 | 12 408 | 11 825 | 10 672 | 9 705 | -48,4% |
| 4. Compacte | 62 489 | 62 248 | 61 792 | 61 014 | 58 606 | 54 647 | 52 081 | 46 891 | 46 368 | -25,8% |
| 5. Intermédiaire | 43 775 | 45 523 | 47 074 | 48 392 | 49 754 | 51 190 | 51 640 | 47 718 | 48 002 | 9,7% |
| 6. Grande Berline | 12 551 | 12 562 | 12 086 | 11 544 | 11 666 | 11 342 | 10 482 | 9 062 | 8 813 | -29,8% |
| 7. Familiale | 26 120 | 25 142 | 24 340 | 23 432 | 23 695 | 23 433 | 23 661 | 22 097 | 22 189 | -15,0% |
| 8. Camionnette | 91 140 | 92 355 | 93 242 | 96 337 | 99 690 | 102 562 | 106 622 | 107 656 | 112 650 | 23,6% |
| 9. Vus | 103 200 | 109 987 | 117 386 | 125 867 | 132 722 | 141 313 | 149 313 | 148 592 | 159 730 | 54,8% |
| 10. Fourgonnette | 52 615 | 49 695 | 46 507 | 44 048 | 41 632 | 38 682 | 36 069 | 33 412 | 31 586 | -40,0% |
| 11. Fourgon | 7 069 | 9 218 | 10 514 | 12 203 | 13 510 | 14 745 | 15 488 | 16 216 | 16 554 | 134,2% |
| 12. Véhicule à usage spécial | 888 | 1 665 | 2 874 | 4 235 | 5 633 | 6 694 | 7 459 | 8 368 | 9 595 | 980,5% |
| Total | 421 155 | 428 076 | 434 092 | 443 648 | 452 340 | 458 888 | 466 445 | 452 092 | 466 491 | 10,8% |

* Inclut les classes pour les fourgons et les véhicules à usage spécial

Tableau 88. Répartition des V.L. commerciaux par classe de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. à usage commercial) *

| Classe de véhicules | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|------------------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 2. Deux Places | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | ▾ | -0,3 |
| 3. Sous-Compacte | 4,5 | 4,0 | 3,7 | 3,3 | 3,0 | 2,7 | 2,5 | 2,4 | 2,1 | ▾ | -2,4 |
| 4. Compacte | 14,8 | 14,5 | 14,2 | 13,8 | 13,0 | 11,9 | 11,2 | 10,4 | 9,9 | ▾ | -4,9 |
| 5. Intermediaire | 10,4 | 10,6 | 10,8 | 10,9 | 11,0 | 11,2 | 11,1 | 10,6 | 10,3 | ▾ | -0,1 |
| 6. Grande Berline | 3,0 | 2,9 | 2,8 | 2,6 | 2,6 | 2,5 | 2,2 | 2,0 | 1,9 | ▾ | -1,1 |
| 7. Familiale | 6,2 | 5,9 | 5,6 | 5,3 | 5,2 | 5,1 | 5,1 | 4,9 | 4,8 | ▾ | -1,4 |
| 8. Camionnette | 21,6 | 21,6 | 21,5 | 21,7 | 22,0 | 22,4 | 22,9 | 23,8 | 24,1 | ▹ | 2,5 |
| 9. Vus | 24,5 | 25,7 | 27,0 | 28,4 | 29,3 | 30,8 | 32,0 | 32,9 | 34,2 | ▹ | 9,7 |
| 10. Fourgonnette | 12,5 | 11,6 | 10,7 | 9,9 | 9,2 | 8,4 | 7,7 | 7,4 | 6,8 | ▾ | -5,7 |
| 11. Fourgon | 1,7 | 2,2 | 2,4 | 2,8 | 3,0 | 3,2 | 3,3 | 3,6 | 3,5 | ▹ | 1,9 |
| 12. Vehicule à usage spécial | 0,2 | 0,4 | 0,7 | 1,0 | 1,2 | 1,5 | 1,6 | 1,9 | 2,1 | ▹ | 1,8 |

* Inclut les classes pour les fourgons et les véhicules à usage spécial

Le tableau 89 présente, pour la période 2013 à 2021, le nombre d'entreprises et la répartition des V.L. commerciaux selon le nombre de V.L. immatriculés. À cet effet, on peut donc observer :

- Le nombre d'entreprises avec 10 V.L. ou moins représente environ 55 % à 58 % de l'ensemble des V.L. commerciaux. Entre 2013 et 2021, le nombre de ces entreprises est passé de 111 074 à 115 185, soit une augmentation de 3,7 %.
- Pour les entreprises possédant entre 10 et 99 V.L., celles-ci représentent un autre 25 % des V.L. commerciaux.
- Finalement, les entreprises de 1 000 V.L. ou plus sont stables (sauf en 2017) et représentent à elles seules une proportion de V.L. commerciaux qui a augmenté au cours des années, passant ainsi de 9,0 % à 9,8 % de l'ensemble des V.L. commerciaux entre 2013 et 2021.

Tableau 89. Nombre d'entreprises et répartition des V.L. ciblés selon le nombre de V.L. commerciaux immatriculés pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. à usage commercial)

| Catégorie d'entreprise | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|--------------------------------|-----------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------------------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 10 véhicules ou moins | | | | | | | | | | | |
| Nombre d'entreprises | 111 074 | 111 954 | 112 713 | 113 602 | 113 935 | 114 337 | 114 973 | 115 146 | 115 185 | ↗ | 3,7% |
| Proportion des V.L. (%) | 58,3 | 57,6 | 56,9 | 56,1 | 55,5 | 55,3 | 55,1 | 58,4 | 57,8 | ↘ | -0,5 |
| 10 à 99 véhicules | | | | | | | | | | | |
| Nombre d'entreprises | 5 591 | 5 645 | 5 675 | 5 669 | 5 686 | 5 692 | 5 692 | 5 654 | 5 506 | ↘ | -1,5% |
| Proportion des V.L. (%) | 25,4 | 25,6 | 25,6 | 25,3 | 25,5 | 25,5 | 25,5 | 25,8 | 24,9 | ↘ | -0,5 |
| 100 à 249 véhicules | | | | | | | | | | | |
| Nombre d'entreprises | 111 | 110 | 116 | 122 | 120 | 121 | 119 | 120 | 120 | ↗ | 8,1% |
| Proportion des V.L. (%) | 4,1 | 4,0 | 4,1 | 4,1 | 3,9 | 3,8 | 3,8 | 3,7 | 3,7 | ↘ | -0,4 |
| 250 à 499 véhicules | | | | | | | | | | | |
| Nombre d'entreprises | 32 | 32 | 34 | 34 | 34 | 33 | 33 | 32 | 32 | | 0,0% |
| Proportion des V.L. (%) | 2,3 | 2,3 | 2,4 | 2,4 | 2,4 | 2,5 | 2,6 | 2,4 | 2,2 | ↘ | -0,1 |
| 500 à 999 véhicules | | | | | | | | | | | |
| Nombre d'entreprises | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 | ↗ | 28,6% |
| Proportion des V.L. (%) | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,4 | 1,2 | 1,6 | ↗ | 0,7 |
| 1 000 véhicules ou plus | | | | | | | | | | | |
| Nombre d'entreprises | 11 | 11 | 11 | 11 | 13 | 11 | 11 | 11 | 11 | | 0,0% |
| Proportion des V.L. (%) | 9,0 | 9,6 | 10,1 | 10,9 | 11,3 | 11,7 | 11,7 | 8,5 | 9,8 | ↗ | 0,7 |

Le tableau 90 présente, pour la période 2013 à 2021, la répartition des V.L. ciblés commerciaux par type de motorisation. À cet effet, on peut donc observer :

- La proportion des V.L. à essence est en baisse pour toutes les catégories d'entreprises. La baisse la plus importante correspond aux entreprises de 1 000 V.L. ou plus, et pour lesquelles la proportion des V.L. à essence est passée de 97,1 % à 83,4 % entre 2013 et 2021, soit une diminution de 13,7 points de pourcentage. La baisse la moins importante correspond aux entreprises qui possèdent entre 500 et 999 véhicules, soit une diminution de 1,3 points de pourcentage.
- La proportion des V.L. diesel est en hausse pour les entreprises de 10 véhicules ou moins, lesquelles représentent environ 58 % de l'ensemble des V.L. commerciaux (voir le tableau 89). Pour toutes les autres catégories d'entreprises, la proportion des V.L. diesel est en baisse.
- La proportion des V.L. entièrement électriques (VEE) est en hausse pour toutes les catégories d'entreprises, avec une augmentation entre 1,0 et 2,2 points de pourcentage pour la période observée.
- La proportion des V.L. hybrides branchables (VHR) est également en hausse pour toutes les catégories d'entreprises. L'augmentation pour la période observée se situe entre 1,3 et 2,6 points de pourcentage pour les entreprises de moins de 1 000 véhicules, alors qu'elle atteint 6,4 points de pourcentage pour les entreprises de 1 000 véhicules ou plus.
- La proportion des V.L. hybrides (VH) est en hausse pour toutes les catégories d'entreprises, à l'exception des entreprises qui possèdent entre 500 et 999 véhicules. Pour les premières, l'augmentation pour la période observée se situe entre 1,0 et 5,9 points de pourcentage, alors que pour la dernière, la diminution est de 1,6 points de pourcentage.

Tableau 90. Répartition des V.L. commerciaux par type de motorisation pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. à usage commercial)

| Catégorie d'entreprise et type de motorisation | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|--|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----------------------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| 10 véhicules ou moins | | | | | | | | | | | |
| Diesel | 3,3 | 3,8 | 4,5 | 4,6 | 4,1 | 3,9 | 3,7 | 3,9 | 4,1 | ↔ | 0,9 |
| Entièrement électrique (VEE) | 0,0 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,6 | 1,0 | 1,5 | 2,3 | ↔ | 2,2 |
| Essence | 95,9 | 95,1 | 94,3 | 93,8 | 94,0 | 93,4 | 92,1 | 90,8 | 88,8 | ↘ | -7,1 |
| Hybride (VH) | 0,8 | 0,9 | 0,9 | 1,0 | 1,1 | 1,5 | 2,3 | 2,9 | 3,6 | ↔ | 2,8 |
| Hybride branchable (VHR) | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 1,0 | 1,3 | ↔ | 1,3 |
| 10 à 99 véhicules | | | | | | | | | | | |
| Diesel | 2,2 | 2,5 | 2,9 | 2,5 | 2,1 | 2,0 | 1,9 | 2,0 | 2,0 | ↘ | -0,2 |
| Entièrement électrique (VEE) | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | 0,3 | 0,5 | 0,8 | 1,2 | 1,6 | ↔ | 1,5 |
| Essence | 96,3 | 96,0 | 95,4 | 95,5 | 95,7 | 94,8 | 94,0 | 92,9 | 92,0 | ↘ | -4,4 |
| Hybride (VH) | 1,3 | 1,4 | 1,3 | 1,5 | 1,4 | 2,0 | 2,6 | 2,7 | 3,1 | ↔ | 1,8 |
| Hybride branchable (VHR) | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 1,1 | 1,4 | ↔ | 1,3 |
| 100 à 249 véhicules | | | | | | | | | | | |
| Diesel | 3,0 | 4,1 | 4,1 | 2,4 | 1,6 | 1,4 | 1,4 | 2,0 | 1,5 | ↘ | -1,4 |
| Entièrement électrique (VEE) | 0,0 | 0,1 | 0,6 | 1,1 | 1,2 | 2,0 | 1,3 | 0,8 | 1,1 | ↔ | 1,0 |
| Essence | 95,7 | 94,5 | 93,8 | 94,9 | 95,2 | 93,9 | 91,2 | 92,5 | 91,3 | ↘ | -4,4 |
| Hybride (VH) | 1,3 | 1,3 | 1,5 | 1,5 | 1,7 | 2,1 | 5,3 | 3,4 | 4,6 | ↔ | 3,3 |
| Hybride branchable (VHR) | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,6 | 0,8 | 1,2 | 1,5 | ↔ | 1,5 |
| 250 à 499 véhicules | | | | | | | | | | | |
| Diesel | 1,8 | 2,1 | 2,3 | 2,4 | 2,1 | 1,6 | 1,3 | 1,1 | 1,1 | ↘ | -0,8 |
| Entièrement électrique (VEE) | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,8 | 0,9 | 1,3 | 2,0 | ↔ | 1,9 |
| Essence | 92,5 | 91,4 | 90,8 | 90,7 | 91,7 | 91,0 | 87,2 | 87,5 | 87,7 | ↘ | -4,8 |
| Hybride (VH) | 5,5 | 6,3 | 6,5 | 6,4 | 5,6 | 6,1 | 9,6 | 7,8 | 6,5 | ↔ | 1,0 |
| Hybride branchable (VHR) | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,5 | 1,0 | 2,2 | 2,7 | ↔ | 2,6 |
| 500 à 999 véhicules | | | | | | | | | | | |
| Diesel | 1,8 | 1,8 | 1,9 | 1,3 | 1,5 | 1,5 | 1,3 | 1,7 | 1,2 | ↘ | -0,7 |
| Entièrement électrique (VEE) | | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | 0,6 | 2,0 | 1,6 | ↔ | 1,6 |
| Essence | 94,7 | 94,6 | 94,2 | 95,5 | 95,7 | 95,3 | 95,2 | 91,6 | 93,4 | ↘ | -1,3 |
| Hybride (VH) | 3,4 | 3,5 | 3,6 | 3,0 | 2,4 | 2,2 | 1,9 | 2,4 | 1,8 | ↘ | -1,6 |
| Hybride branchable (VHR) | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,7 | 1,1 | 2,3 | 2,0 | ↔ | 1,9 |
| 1 000 véhicules ou plus | | | | | | | | | | | |
| Diesel | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,3 | 0,2 | 0,5 | 0,4 | 0,5 | 0,6 | ↘ | 0,0 |
| Entièrement électrique (VEE) | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,5 | 0,8 | 1,0 | 1,0 | 1,7 | 1,6 | ↔ | 1,5 |
| Essence | 97,1 | 96,5 | 95,4 | 94,1 | 92,9 | 91,5 | 88,9 | 83,7 | 83,4 | ↘ | -13,7 |
| Hybride (VH) | 1,8 | 1,8 | 2,8 | 4,0 | 4,3 | 4,6 | 6,5 | 8,6 | 7,7 | ↔ | 5,9 |
| Hybride branchable (VHR) | 0,4 | 1,0 | 1,0 | 1,2 | 1,8 | 2,5 | 3,2 | 5,5 | 6,8 | ↔ | 6,4 |

* Exclut les V.L. ciblés au gaz naturel et à pile à combustible

3.10 Évolution des V.L. ciblés par fabricant et marque de véhicule

Les tableaux 91 et 92 présentent, pour la période 2013 à 2021, la répartition des V.L. ciblés par manufacturier et par marque de véhicule. Pour le nom du fabricant du véhicule, l'identification des différentes marques s'appuie principalement sur la même caractérisation que les périodes précédentes. Pour plus de détails, voir l'annexe 4 pour la liste des fabricants selon la marque et l'année-modèle des véhicules. À cet effet, on peut observer :

- Le tableau 91 permet d'illustrer l'évolution de la répartition des V.L. par manufacturier. Pour les principaux manufacturiers, qui représentent environ 75 % du parc de V.L., on observe une diminution (en points de pourcentage) de la proportion des V.L. pour Chrysler (-2,3 points), Ford (-5,7 points) et GM (-6,0 points), ainsi que pour Toyota (-0,5 points). En contrepartie, on observe également des augmentations supérieures à 2 points de pourcentage pour Hyundai (+2,1 points), Kia (+2,5 points), Mazda (+2,8 points) et Nissan (+2,0 points).
- Au tableau 92, l'évolution de la répartition des V.L. par marque de véhicules permet aussi d'illustrer les mêmes tendances. Pour les principales marques, qui représentent environ 75 % des V.L. du parc de véhicules, la proportion de V.L. pour les marques américaines est en baisse (par ex. Chevrolet, Dodge et Ford), alors qu'elle est en hausse pour les autres (Honda, Hyundai, Kia, Nissan, Subaru et Volkswagen), à l'exception de Mazda et Toyota.

Tableau 91. Répartition des V.L ciblés par manufacturier pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)

| Manufacturier | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|-------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| AM General | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Aston Martin | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| BMW | 1,4 | 1,5 | 1,6 | 1,6 | 1,7 | 1,7 | 1,7 | 1,8 | 1,8 | ↗ | 0,3 |
| Chrysler | 10,8 | 10,6 | 10,4 | 10,3 | 9,9 | 9,5 | 9,1 | 8,9 | 8,5 | ↘ | -2,3 |
| Daewoo | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | ↘ | 0,0 |
| Fiat | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | ↗ | 0,0 |
| Fisker | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Ford | 15,0 | 14,2 | 13,2 | 12,5 | 11,8 | 11,1 | 10,4 | 9,9 | 9,3 | ↘ | -5,7 |
| GM | 15,6 | 14,5 | 13,5 | 12,7 | 12,0 | 11,3 | 10,7 | 10,1 | 9,6 | ↘ | -6,0 |
| Honda | 11,5 | 11,5 | 11,6 | 11,7 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,6 | ↗ | 0,2 |
| Hyundai | 8,4 | 8,8 | 9,1 | 9,3 | 9,5 | 9,7 | 10,0 | 10,3 | 10,5 | ↗ | 2,1 |
| Isuzu | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | 0,0 |
| Jaguar Land Rover | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | ↗ | 0,2 |
| Kia | 3,8 | 4,1 | 4,5 | 4,8 | 5,1 | 5,3 | 5,6 | 6,0 | 6,3 | ↗ | 2,5 |
| Lotus | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | ↘ | 0,0 |
| Mazda | 3,0 | 3,5 | 3,9 | 4,3 | 4,7 | 5,0 | 5,3 | 5,5 | 5,8 | ↗ | 2,8 |
| McLaren | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Mercedes-Benz | 0,9 | 1,0 | 1,1 | 1,2 | 1,3 | 1,4 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | ↗ | 0,6 |
| Mitsubishi | 1,2 | 1,4 | 1,5 | 1,6 | 1,7 | 1,9 | 2,0 | 2,0 | 2,1 | ↗ | 0,9 |
| Nissan | 5,9 | 6,1 | 6,4 | 6,7 | 7,0 | 7,4 | 7,7 | 7,8 | 7,9 | ↗ | 2,0 |
| Porsche | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | ↗ | 0,1 |
| Rolls-Royce | 0,0 | 0,0 | | | | | | | | | 0,0 |
| Subaru | 2,1 | 2,3 | 2,4 | 2,6 | 2,8 | 3,0 | 3,2 | 3,4 | 3,7 | ↗ | 1,6 |
| Suzuki | 1,1 | 1,0 | 0,9 | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | ↘ | -0,7 |
| Tesla | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | ↗ | 0,4 |
| Toyota | 14,6 | 14,5 | 14,5 | 14,5 | 14,6 | 14,5 | 14,3 | 14,0 | 14,1 | ↘ | -0,5 |
| Volkswagen | 4,3 | 4,5 | 4,8 | 5,0 | 5,0 | 5,2 | 5,5 | 5,8 | 6,0 | ↗ | 1,7 |
| Volvo | | | | | | | | | 0,0 | | 0,0 |
| Wanxiang | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |

Tableau 92. Répartition des V.L ciblés par marque de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)

| Marque du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|--------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Acura | 1,2 | 1,2 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | ↘ | -0,1 |
| Alfa Romeo | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Aston Martin | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Audi | 0,9 | 1,0 | 1,0 | 1,1 | 1,2 | 1,3 | 1,4 | 1,5 | 1,6 | ↗ | 0,8 |
| Bentley | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| BMW | 1,2 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | ↗ | 0,3 |
| Bugatti | 0,0 | 0,0 | | | | | | | | | 0,0 |
| Buick | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,9 | 0,9 | | 0,1 |
| Cadillac | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | | 0,0 |
| Chevrolet | 7,7 | 7,3 | 6,9 | 6,5 | 6,3 | 6,1 | 5,8 | 5,6 | 5,4 | ↘ | -2,3 |
| Chrysler | 1,7 | 1,5 | 1,3 | 1,1 | 1,0 | 0,9 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | ↘ | -1,0 |
| Daewoo | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | | 0,0 |
| Dodge | 6,1 | 5,9 | 5,6 | 5,4 | 5,1 | 4,7 | 4,3 | 4,1 | 3,7 | ↘ | -2,3 |
| Ferrari | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Fiat | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | | 0,0 |
| Fisker | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Ford | 9,2 | 9,2 | 9,0 | 8,9 | 8,7 | 8,5 | 8,3 | 8,1 | 7,9 | ↘ | -1,4 |
| Genesis | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| GMC | 1,9 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | 2,0 | 2,0 | 2,1 | 2,1 | ↗ | 0,2 |
| Honda | 10,3 | 10,4 | 10,5 | 10,6 | 10,7 | 10,7 | 10,7 | 10,7 | 10,6 | ↗ | 0,3 |
| Hummer | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Hyundai | 8,4 | 8,8 | 9,1 | 9,3 | 9,5 | 9,7 | 10,0 | 10,2 | 10,5 | ↗ | 2,0 |
| Infiniti | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | ↗ | 0,1 |
| Isuzu | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | 0,0 |
| Jaguar | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | | 0,0 |
| Jeep | 2,2 | 2,3 | 2,4 | 2,5 | 2,5 | 2,5 | 2,4 | 2,4 | 2,4 | ↗ | 0,2 |
| Karma | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Kia | 3,8 | 4,1 | 4,5 | 4,8 | 5,1 | 5,3 | 5,6 | 6,0 | 6,3 | ↗ | 2,5 |
| Lamborghini | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Land Rover | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | | 0,1 |
| Lexus | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | ↗ | 0,2 |
| Lincoln | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | | 0,0 |
| Lotus | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Maserati | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Mazda | 7,6 | 7,4 | 7,1 | 6,9 | 6,7 | 6,6 | 6,5 | 6,4 | 6,4 | ↘ | -1,3 |
| McLaren | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Mercedes-Benz | 1,2 | 1,2 | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | ↗ | 0,3 |
| Mercury | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| MINI | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | | 0,0 |

| Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation | |
|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------|------|
| Marque du véhicule | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | (2013-2021) | |
| Mitsubishi | 1,3 | 1,5 | 1,6 | 1,7 | 1,8 | 1,9 | 2,0 | 2,0 | 2,1 | ↗ | 0,7 |
| Nissan | 5,5 | 5,7 | 6,0 | 6,2 | 6,6 | 7,0 | 7,2 | 7,3 | 7,3 | ↗ | 1,8 |
| Oldsmobile | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | ↘ | -0,3 |
| Plymouth | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | | | 0,0 |
| Polestar | | | | | | | | | 0,0 | | 0,0 |
| Pontiac | 3,4 | 3,0 | 2,6 | 2,2 | 1,9 | 1,5 | 1,2 | 0,9 | 0,6 | ↘ | -2,8 |
| Porsche | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | | 0,1 |
| Ram | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 1,0 | 1,2 | 1,3 | 1,5 | 1,7 | 1,7 | ↗ | 1,4 |
| Rolls-Royce | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Saab | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | -0,1 |
| Saturn | 1,0 | 0,9 | 0,7 | 0,6 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | ↘ | -0,8 |
| Scion | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | | 0,0 |
| smart | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | | 0,0 |
| Subaru | 2,1 | 2,3 | 2,4 | 2,6 | 2,8 | 3,0 | 3,2 | 3,4 | 3,7 | ↗ | 1,6 |
| Suzuki | 1,1 | 1,0 | 0,9 | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | ↘ | -0,7 |
| Tesla | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | ↗ | 0,4 |
| Toyota | 14,0 | 13,9 | 13,9 | 13,8 | 13,9 | 13,7 | 13,6 | 13,2 | 13,2 | ↘ | -0,8 |
| Volkswagen | 3,4 | 3,6 | 3,7 | 3,8 | 3,7 | 3,8 | 4,0 | 4,2 | 4,3 | ↗ | 0,9 |
| Volvo | 0,8 | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | ↘ | -0,2 |
| VPG | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |

Les tableaux 93 à 96 présentent, pour la période 2013 à 2021, le TC moyen et le TE de GES moyen des V.L. ciblés par manufacturier et par marque de véhicule. À cet effet, on peut donc observer :

- Au tableau 93, le TC moyen a diminué progressivement au cours des années pour pratiquement tous les manufacturiers de véhicule, à l'exception de Fiat (+8,2 %), Isuzu (+3,5 %) et Lotus (+2,6 %). Pour tous les autres manufacturiers, le TC moyen présente une diminution entre 1,4 % et 26,4 % sur la période observée.
- Toujours au tableau 93, il faut souligner que le manufacturier Fiat est associé aux marques Alfa Romeo, Ferrari, Fiat et Maserati. Parmi ces marques, Fiat représente plus de 90 % des V.L. pour ce manufacturier, et pour laquelle le TC moyen présente une augmentation de 5,3 % sur la période (tableau 94). Quant aux manufacturiers Isuzu et Lotus, le nombre de V.L. est négligeable puisque les marques respectives comptent seulement quelques centaines de V.L. pour Isuzu (372 V.L. en 2013) ou quelques dizaines de V.L. pour Lotus (51 V.L. en 2013). De plus, tous ces V.L. ont une année-modèle entre 1999 et 2013, et plusieurs ont ainsi atteint la limite d'âge de 15 ans pendant la période observée.
- Au tableau 94, le TC moyen a diminué progressivement au cours des années pour pratiquement toutes les marques de véhicule, soit une réduction entre 0,8 % et 26,4 % sur la période. En contrepartie, le TC moyen a augmenté pour les marques Alfa Romeo (+15,5 %), Fiat (+5,3 %), Lotus (+2,6 %), Mercury (+6,6 %), Rolls-Royce (+1,3 %), Saab (+1,9 %) et Saturn (+4,4 %). Encore ici, le nombre de V.L. pour ces marques est négligeable, sachant que certaines sont disparues au cours des années (par ex. Mercury, Saab et Saturn).
- Pour les tableaux 95 et 96, l'évolution du TE de GES moyen par manufacturier et marque de véhicule présente les mêmes tendances que celles observées aux tableaux 93 et 94 pour le TC moyen des V.L.

Tableau 93. TC moyen des V.L ciblés par manufacturier pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Manufacturier | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|-------------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------------------|------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| AM General | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 0,0% |
| Aston Martin | 16,2 | 16,1 | 16,1 | 16,1 | 16,0 | 16,0 | 15,6 | 15,5 | 15,1 | 15,1 | ⬇️ -6,5% |
| BMW | 10,9 | 10,6 | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,7 | ⬇️ -11,1% |
| Chrysler | 13,0 | 12,9 | 12,8 | 12,7 | 12,6 | 12,5 | 12,5 | 12,4 | 12,4 | 12,4 | ⬇️ -4,3% |
| Daewoo | 9,9 | 9,9 | 9,8 | 9,5 | | | | | | | |
| Fiat | 8,4 | 8,5 | 8,5 | 8,6 | 8,8 | 8,9 | 8,9 | 9,0 | 9,1 | 9,1 | ⬆️ 8,2% |
| Fisker | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 0,0% |
| Ford | 11,7 | 11,6 | 11,6 | 11,5 | 11,5 | 11,4 | 11,3 | 11,2 | 11,1 | 11,1 | ⬇️ -5,3% |
| GM | 11,6 | 11,5 | 11,4 | 11,3 | 11,1 | 10,9 | 10,9 | 10,8 | 10,7 | 10,7 | ⬇️ -8,4% |
| Honda | 9,0 | 8,9 | 8,8 | 8,7 | 8,6 | 8,5 | 8,5 | 8,4 | 8,4 | 8,4 | ⬇️ -7,0% |
| Hyundai | 9,1 | 9,0 | 9,0 | 8,9 | 8,8 | 8,7 | 8,6 | 8,5 | 8,4 | 8,4 | ⬇️ -8,5% |
| Isuzu | 14,5 | 14,6 | 14,8 | 14,7 | 16,0 | 15,0 | | | | | |
| Jaguar Land Rover | 14,1 | 13,6 | 13,1 | 12,5 | 12,0 | 11,7 | 11,5 | 11,5 | 11,5 | 11,5 | ⬇️ -18,5% |
| Kia | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,4 | 9,3 | 9,3 | 9,2 | 9,1 | 9,0 | 9,0 | ⬇️ -7,0% |
| Lotus | 10,7 | 10,7 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 11,0 | 11,0 | ⬆️ 2,6% |
| Mazda | 9,3 | 9,0 | 8,9 | 8,7 | 8,7 | 8,7 | 8,7 | 8,7 | 8,7 | 8,7 | ⬇️ -6,9% |
| McLaren | 13,1 | 13,1 | 13,1 | 13,1 | 13,0 | 12,7 | 12,6 | 12,7 | 12,9 | 12,9 | ⬇️ -1,4% |
| Mercedes-Benz | 11,0 | 10,7 | 10,4 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | ⬇️ -8,9% |
| Mitsubishi | 10,6 | 10,3 | 10,1 | 9,9 | 9,8 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,2 | 9,2 | ⬇️ -12,5% |
| Nissan | 9,9 | 9,7 | 9,5 | 9,3 | 9,2 | 9,0 | 8,9 | 8,8 | 8,6 | 8,6 | ⬇️ -12,4% |
| Porsche | 13,1 | 12,9 | 12,7 | 12,5 | 12,3 | 12,1 | 11,8 | 11,5 | 11,3 | 11,3 | ⬇️ -13,7% |
| Rolls-Royce | 19,1 | 19,7 | | | | | | | | | |
| Subaru | 10,4 | 10,2 | 10,0 | 9,8 | 9,6 | 9,4 | 9,3 | 9,1 | 9,0 | 9,0 | ⬇️ -13,7% |
| Suzuki | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 10,0 | ⬇️ -5,1% |
| Tesla | 2,6 | 2,6 | 2,5 | 2,4 | 2,4 | 2,2 | 2,0 | 1,9 | 1,9 | 1,9 | ⬇️ -26,4% |
| Toyota | 8,9 | 8,9 | 8,8 | 8,8 | 8,8 | 8,8 | 8,7 | 8,7 | 8,6 | 8,6 | ⬇️ -3,5% |
| Volkswagen | 9,5 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,3 | 9,2 | 9,2 | 9,1 | 9,1 | 9,1 | ⬇️ -4,1% |
| Volvo | | | | | | | | | 2,6 | 2,6 | |
| Wanxiang | | | | | | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 6,8 | 6,8 | ⬇️ -5,5% |
| TC moyen | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 9,4 | ⬇️ -10,0% |

Tableau 94. TC moyen des V.L ciblés par marque de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Marque du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation | | |
|--------------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------|---|--------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | (2013-2021) | | |
| Acura | 10,6 | 10,6 | 10,6 | 10,6 | 10,6 | 10,6 | 10,6 | 10,6 | 10,6 | 10,6 | ↔ | -0,8% |
| Alfa Romeo | | 8,4 | 8,4 | 8,4 | 9,5 | 9,6 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | 9,7 | ↗ | 15,5% |
| Aston Martin | 16,6 | 16,6 | 16,6 | 16,5 | 16,3 | 16,2 | 15,9 | 15,6 | 15,1 | 15,1 | ↘ | -8,8% |
| Audi | 11,0 | 10,9 | 10,7 | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | ↘ | -9,6% |
| Bentley | 18,5 | 18,2 | 18,0 | 17,4 | 17,1 | 16,9 | 16,5 | 16,1 | 15,5 | 15,5 | ↘ | -16,3% |
| BMW | 11,3 | 11,1 | 10,9 | 10,7 | 10,5 | 10,4 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 10,0 | ↘ | -12,2% |
| Bugatti | 24,1 | 24,6 | | | | | | | | | | |
| Buick | 11,7 | 11,5 | 11,3 | 11,0 | 10,7 | 10,4 | 10,1 | 9,9 | 9,7 | 9,7 | ↘ | -17,1% |
| Cadillac | 13,1 | 12,9 | 12,6 | 12,5 | 12,3 | 12,1 | 11,9 | 11,8 | 11,6 | 11,6 | ↘ | -11,6% |
| Chevrolet | 11,5 | 11,3 | 11,1 | 10,9 | 10,6 | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,8 | 9,8 | ↘ | -14,6% |
| Chrysler | 11,5 | 11,5 | 11,5 | 11,4 | 11,4 | 11,2 | 11,2 | 11,0 | 10,8 | 10,8 | ↘ | -6,3% |
| Daewoo | 9,9 | 9,9 | 9,8 | 9,5 | | | | | | | | |
| Dodge | 13,3 | 13,2 | 13,1 | 13,0 | 12,9 | 12,9 | 12,8 | 12,7 | 12,7 | 12,7 | ↘ | -4,7% |
| Ferrari | 19,0 | 18,6 | 18,1 | 17,4 | 17,1 | 16,4 | 16,3 | 16,0 | 15,8 | 15,8 | ↘ | -16,6% |
| Fiat | 7,6 | 7,7 | 7,8 | 7,9 | 7,9 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | ↗ | 5,3% |
| Fisker | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | 11,8 | | 0,0% |
| Ford | 12,4 | 12,2 | 12,0 | 11,9 | 11,7 | 11,6 | 11,4 | 11,3 | 11,2 | 11,2 | ↘ | -9,9% |
| Genesis | | | | 12,1 | 11,9 | 11,3 | 11,2 | 11,2 | 11,0 | 11,0 | ↘ | -9,1% |
| GMC | 15,3 | 15,0 | 14,7 | 14,4 | 14,1 | 13,7 | 13,6 | 13,4 | 13,2 | 13,2 | ↘ | -13,7% |
| Honda | 8,8 | 8,7 | 8,6 | 8,5 | 8,4 | 8,3 | 8,3 | 8,2 | 8,2 | 8,2 | ↘ | -7,4% |
| Hummer | 15,6 | 15,6 | 15,6 | 15,6 | 15,6 | 15,6 | 15,6 | 15,6 | 15,6 | 15,7 | ↗ | 0,9% |
| Hyundai | 9,1 | 9,0 | 9,0 | 8,9 | 8,8 | 8,7 | 8,6 | 8,5 | 8,3 | 8,3 | ↘ | -8,6% |
| Infiniti | 12,4 | 12,3 | 12,1 | 12,0 | 11,8 | 11,6 | 11,5 | 11,4 | 11,2 | 11,2 | ↘ | -9,8% |
| Isuzu | 14,5 | 14,6 | 14,8 | 14,7 | 16,0 | 15,0 | | | | | | |
| Jaguar | 12,5 | 12,4 | 12,3 | 12,0 | 11,5 | 11,0 | 10,7 | 10,6 | 10,5 | 10,5 | ↘ | -15,6% |
| Jeep | 12,9 | 12,6 | 12,3 | 12,1 | 11,8 | 11,7 | 11,5 | 11,4 | 11,3 | 11,3 | ↘ | -12,2% |
| Karma | | | | | | 7,2 | 7,2 | 7,2 | 6,8 | 6,8 | ↘ | -5,5% |
| Kia | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,4 | 9,3 | 9,3 | 9,2 | 9,1 | 9,0 | 9,0 | ↘ | -7,0% |
| Lamborghini | 19,1 | 18,3 | 17,8 | 17,4 | 16,8 | 17,0 | 16,9 | 16,8 | 16,7 | 16,7 | ↘ | -12,4% |
| Land Rover | 15,3 | 14,6 | 13,9 | 13,2 | 12,8 | 12,4 | 12,2 | 12,1 | 11,9 | 11,9 | ↘ | -21,9% |
| Lexus | 11,0 | 10,9 | 10,8 | 10,6 | 10,6 | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 10,0 | ↘ | -8,9% |
| Lincoln | 13,2 | 12,9 | 12,5 | 12,3 | 12,2 | 12,0 | 11,9 | 11,8 | 11,6 | 11,6 | ↘ | -11,9% |
| Lotus | 10,7 | 10,7 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 11,0 | 11,0 | ↗ | 2,6% |
| Maserati | 16,4 | 15,3 | 14,8 | 14,5 | 14,2 | 14,1 | 14,0 | 13,9 | 13,9 | 13,9 | ↘ | -15,4% |
| Mazda | 9,8 | 9,6 | 9,5 | 9,3 | 9,2 | 9,0 | 8,9 | 8,9 | 8,8 | 8,8 | ↘ | -10,4% |
| McLaren | 13,1 | 13,1 | 13,1 | 13,1 | 13,0 | 12,7 | 12,6 | 12,7 | 12,9 | 12,9 | ↘ | -1,4% |
| Mercedes-Benz | 11,8 | 11,5 | 11,1 | 10,9 | 10,8 | 10,6 | 10,5 | 10,4 | 10,4 | 10,4 | ↘ | -11,9% |
| Mercury | 12,3 | 12,6 | 12,9 | 13,0 | 13,1 | 13,1 | 13,1 | 13,1 | 13,1 | 13,1 | ↗ | 6,6% |
| MINI | 8,4 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,2 | 8,1 | 8,1 | ↘ | -4,0% |

| Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation | |
|-----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|---------------|
| Marque du véhicule | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | (2013-2021) |
| Mitsubishi | 10,6 | 10,3 | 10,1 | 10,0 | 9,8 | 9,6 | 9,5 | 9,4 | 9,2 | 📉 | -12,7% |
| Nissan | 9,7 | 9,5 | 9,3 | 9,1 | 9,0 | 8,8 | 8,7 | 8,6 | 8,5 | 📉 | -12,7% |
| Oldsmobile | 11,0 | 10,9 | 10,9 | 10,9 | 10,7 | 10,9 | 8,8 | 8,8 | | 📉 | -100,0% |
| Plymouth | 11,5 | 11,3 | 12,1 | | | | | | | | |
| Polestar | | | | | | | | | 2,6 | | |
| Pontiac | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 10,1 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 9,9 | 📉 | -3,2% |
| Porsche | 13,1 | 12,9 | 12,7 | 12,5 | 12,3 | 12,1 | 11,8 | 11,5 | 11,3 | 📉 | -13,7% |
| Ram | 15,5 | 15,0 | 14,6 | 14,4 | 14,2 | 14,1 | 13,9 | 13,8 | 13,8 | 📉 | -11,2% |
| Rolls-Royce | 16,1 | 16,1 | 15,9 | 16,0 | 16,0 | 16,1 | 16,3 | 16,2 | 16,4 | 📈 | 1,3% |
| Saab | 11,3 | 11,3 | 11,3 | 11,3 | 11,4 | 11,4 | 11,5 | 11,6 | 11,6 | 📈 | 1,9% |
| Saturn | 9,9 | 9,9 | 10,0 | 10,1 | 10,2 | 10,2 | 10,2 | 10,2 | 10,3 | 📈 | 4,4% |
| Scion | 8,7 | 8,8 | 8,7 | 8,6 | 8,6 | 8,6 | 8,6 | 8,6 | 8,6 | 📉 | -1,3% |
| smart | 6,1 | 6,0 | 5,9 | 6,0 | 5,9 | 5,8 | 5,7 | 5,8 | 5,8 | 📉 | -3,9% |
| Subaru | 10,4 | 10,2 | 10,0 | 9,8 | 9,6 | 9,4 | 9,3 | 9,1 | 9,0 | 📉 | -13,7% |
| Suzuki | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,4 | 10,3 | 10,3 | 10,2 | 10,1 | 10,0 | 📉 | -5,1% |
| Tesla | 2,6 | 2,6 | 2,5 | 2,4 | 2,4 | 2,2 | 2,0 | 1,9 | 1,9 | 📉 | -26,4% |
| Toyota | 8,8 | 8,8 | 8,8 | 8,7 | 8,7 | 8,7 | 8,6 | 8,6 | 8,5 | 📉 | -3,6% |
| Volkswagen | 9,1 | 9,0 | 8,9 | 8,8 | 8,9 | 8,9 | 8,8 | 8,8 | 8,8 | 📉 | -3,5% |
| Volvo | 11,8 | 11,7 | 11,7 | 11,6 | 11,5 | 11,3 | 11,1 | 10,9 | 10,6 | 📉 | -10,1% |
| VPG | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | 15,7 | | 0,0% |
| TC moyen | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | 📉 | -10,0% |

Tableau 95. TE de GES moyen des V.L ciblés par manufacturier pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km)

| Manufacturier | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|-------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| AM General | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 0,0% |
| Aston Martin | 384,2 | 381,2 | 380,1 | 379,0 | 376,5 | 375,7 | 367,1 | 361,9 | 353,3 | | -8,1% |
| BMW | 259,9 | 253,8 | 248,7 | 244,1 | 240,3 | 236,6 | 233,6 | 231,0 | 226,6 | | -12,8% |
| Chrysler | 308,8 | 306,6 | 304,4 | 302,1 | 299,7 | 297,7 | 296,0 | 294,8 | 292,9 | | -5,2% |
| Daewoo | 231,1 | 231,4 | 229,1 | 223,0 | | | | | | | |
| Fiat | 203,2 | 203,4 | 204,2 | 205,5 | 208,5 | 210,2 | 211,4 | 212,6 | 215,1 | | 5,9% |
| Fisker | 273,4 | 273,4 | 273,4 | 273,4 | 273,4 | 273,4 | 273,4 | 273,4 | 273,4 | | 0,0% |
| Ford | 277,5 | 275,8 | 273,5 | 272,3 | 270,8 | 268,4 | 266,0 | 264,3 | 259,8 | | -6,4% |
| GM | 276,1 | 273,4 | 270,5 | 266,9 | 262,6 | 258,0 | 255,1 | 252,8 | 249,8 | | -9,5% |
| Honda | 213,0 | 210,7 | 208,1 | 205,7 | 203,4 | 200,9 | 198,9 | 197,8 | 196,4 | | -7,8% |
| Hyundai | 216,9 | 214,0 | 211,9 | 209,6 | 207,5 | 205,0 | 201,9 | 198,8 | 194,9 | | -10,2% |
| Isuzu | 343,3 | 345,1 | 349,7 | 349,5 | 388,8 | 364,8 | | | | | |
| Jaguar Land Rover | 331,6 | 318,4 | 306,7 | 294,8 | 284,4 | 277,6 | 272,5 | 271,3 | 270,4 | | -18,4% |
| Kia | 229,6 | 225,7 | 222,9 | 221,1 | 219,4 | 217,8 | 215,4 | 212,8 | 209,2 | | -8,9% |
| Lotus | 249,3 | 249,8 | 251,0 | 251,1 | 251,1 | 250,8 | 250,5 | 251,9 | 254,5 | | 2,1% |
| Mazda | 224,4 | 216,7 | 211,2 | 208,1 | 206,6 | 205,3 | 204,7 | 204,5 | 204,2 | | -9,0% |
| McLaren | 303,6 | 303,6 | 303,6 | 303,6 | 300,4 | 294,5 | 292,0 | 293,3 | 299,5 | | -1,4% |
| Mercedes-Benz | 270,2 | 262,3 | 254,2 | 249,0 | 246,4 | 243,1 | 241,0 | 240,2 | 239,2 | | -11,5% |
| Mitsubishi | 252,8 | 245,1 | 239,5 | 235,0 | 232,0 | 225,8 | 221,0 | 218,0 | 214,8 | | -15,0% |
| Nissan | 234,0 | 228,8 | 223,8 | 219,4 | 215,6 | 210,9 | 207,2 | 204,6 | 201,2 | | -14,0% |
| Porsche | 312,9 | 307,4 | 302,1 | 294,6 | 288,6 | 282,3 | 275,9 | 267,4 | 260,0 | | -16,9% |
| Rolls-Royce | 458,8 | 479,0 | | | | | | | | | |
| Subaru | 247,7 | 241,6 | 235,5 | 230,5 | 226,0 | 222,2 | 218,2 | 214,2 | 210,5 | | -15,0% |
| Suzuki | 250,4 | 249,5 | 248,8 | 247,9 | 246,1 | 244,6 | 243,0 | 242,4 | 239,6 | | -4,3% |
| Tesla | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Toyota | 210,5 | 209,7 | 208,9 | 208,2 | 207,3 | 206,6 | 204,8 | 203,6 | 200,9 | | -4,6% |
| Volkswagen | 231,5 | 228,6 | 225,3 | 222,0 | 221,1 | 218,8 | 216,6 | 215,7 | 214,6 | | -7,3% |
| Volvo | | | | | | | | | 0,0 | | |
| Wanxiang | | | | | | 116,8 | 116,8 | 116,8 | 112,8 | | -3,4% |
| TE moyen | 248,9 | 245,1 | 241,2 | 237,7 | 234,5 | 230,7 | 227,2 | 224,4 | 220,6 | | -11,4% |

Tableau 96. TE de GES moyen des V.L ciblés par marque de véhicule pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km)

| Marque du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | Variation (2013-2021) | |
|--------------------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------------|--------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Acura | 252,0 | 251,5 | 250,8 | 250,5 | 250,6 | 250,0 | 249,4 | 248,9 | 248,1 | 📉 | -1,6% |
| Alfa Romeo | | 194,7 | 194,7 | 194,7 | 220,0 | 223,2 | 224,9 | 225,1 | 225,6 | 📈 | 15,8% |
| Aston Martin | 393,4 | 393,4 | 392,8 | 390,3 | 383,4 | 381,5 | 372,9 | 365,7 | 353,3 | 📉 | -10,2% |
| Audi | 263,4 | 258,8 | 253,8 | 248,7 | 243,4 | 239,2 | 236,8 | 235,3 | 233,1 | 📉 | -11,5% |
| Bentley | 439,7 | 432,5 | 425,7 | 410,5 | 402,4 | 395,5 | 386,2 | 375,9 | 361,4 | 📉 | -17,8% |
| BMW | 271,0 | 264,4 | 258,9 | 253,7 | 249,3 | 244,7 | 241,0 | 238,2 | 233,8 | 📉 | -13,7% |
| Bugatti | 585,4 | 570,1 | | | | | | | | | |
| Buick | 277,2 | 271,2 | 265,6 | 259,2 | 251,8 | 243,2 | 237,4 | 232,1 | 227,4 | 📉 | -18,0% |
| Cadillac | 312,3 | 305,0 | 298,6 | 293,9 | 289,0 | 284,8 | 280,7 | 276,1 | 272,5 | 📉 | -12,7% |
| Chevrolet | 273,3 | 268,5 | 263,3 | 257,2 | 250,0 | 242,5 | 237,3 | 233,4 | 228,6 | 📉 | -16,4% |
| Chrysler | 271,2 | 270,8 | 271,0 | 270,0 | 267,6 | 264,7 | 262,1 | 257,2 | 251,3 | 📉 | -7,3% |
| Daewoo | 231,1 | 231,4 | 229,1 | 223,0 | | | | | | | |
| Dodge | 318,3 | 314,7 | 311,8 | 309,2 | 306,9 | 305,1 | 303,5 | 302,2 | 301,4 | 📉 | -5,3% |
| Ferrari | 450,3 | 440,0 | 426,7 | 408,6 | 400,5 | 383,9 | 381,8 | 375,2 | 368,5 | 📉 | -18,2% |
| Fiat | 183,5 | 184,7 | 187,2 | 188,7 | 189,7 | 189,9 | 189,9 | 190,1 | 190,2 | 📈 | 3,6% |
| Fisker | 273,4 | 273,4 | 273,4 | 273,4 | 273,4 | 273,4 | 273,4 | 273,4 | 273,4 | | 0,0% |
| Ford | 295,1 | 289,8 | 284,1 | 280,9 | 277,4 | 273,3 | 269,5 | 266,9 | 261,7 | 📉 | -11,3% |
| Genesis | | | | 280,4 | 276,1 | 262,4 | 260,4 | 260,1 | 255,3 | 📉 | -9,0% |
| GMC | 364,6 | 358,0 | 349,0 | 341,1 | 333,0 | 324,3 | 320,1 | 315,6 | 311,6 | 📉 | -14,5% |
| Honda | 208,5 | 206,1 | 203,4 | 201,0 | 198,6 | 196,0 | 194,0 | 192,8 | 191,3 | 📉 | -8,2% |
| Hummer | 372,3 | 372,0 | 371,9 | 371,8 | 371,8 | 371,6 | 371,2 | 371,0 | 375,7 | 📈 | 0,9% |
| Hyundai | 216,9 | 214,0 | 211,9 | 209,6 | 207,4 | 205,0 | 201,8 | 198,7 | 194,6 | 📉 | -10,3% |
| Infiniti | 295,9 | 290,9 | 286,7 | 282,5 | 278,5 | 273,5 | 268,8 | 266,1 | 262,8 | 📉 | -11,2% |
| Isuzu | 343,3 | 345,1 | 349,7 | 349,5 | 388,8 | 364,8 | | | | | |
| Jaguar | 294,7 | 292,5 | 289,7 | 282,7 | 271,4 | 261,1 | 251,1 | 246,2 | 244,9 | 📉 | -16,9% |
| Jeep | 308,2 | 301,4 | 293,5 | 286,7 | 281,0 | 276,5 | 272,3 | 269,7 | 265,6 | 📉 | -13,8% |
| Karma | | | | | | 116,8 | 116,8 | 116,8 | 112,8 | 📉 | -3,4% |
| Kia | 229,6 | 225,7 | 222,9 | 221,1 | 219,4 | 217,8 | 215,4 | 212,8 | 209,2 | 📉 | -8,9% |
| Lamborghini | 453,5 | 434,8 | 420,7 | 409,9 | 394,0 | 397,4 | 392,8 | 391,2 | 388,4 | 📉 | -14,4% |
| Land Rover | 359,4 | 343,7 | 326,3 | 312,2 | 302,1 | 293,9 | 288,7 | 286,2 | 282,0 | 📉 | -21,5% |
| Lexus | 261,7 | 258,1 | 254,4 | 251,3 | 248,7 | 246,3 | 242,0 | 238,6 | 234,9 | 📉 | -10,3% |
| Lincoln | 314,4 | 305,8 | 297,0 | 291,0 | 287,3 | 283,9 | 280,5 | 277,4 | 272,6 | 📉 | -13,3% |
| Lotus | 249,3 | 249,8 | 251,0 | 251,1 | 251,1 | 250,8 | 250,5 | 251,9 | 254,5 | 📈 | 2,1% |
| Maserati | 389,6 | 360,9 | 347,7 | 339,1 | 331,2 | 328,7 | 327,0 | 324,3 | 322,9 | 📉 | -17,1% |
| Mazda | 233,2 | 228,8 | 224,0 | 220,0 | 216,8 | 213,6 | 211,1 | 209,4 | 207,5 | 📉 | -11,0% |
| McLaren | 303,6 | 303,6 | 303,6 | 303,6 | 300,4 | 294,5 | 292,0 | 293,3 | 299,5 | 📈 | -1,4% |
| Mercedes-Benz | 285,4 | 278,5 | 270,1 | 263,6 | 259,7 | 255,1 | 251,9 | 249,5 | 247,2 | 📉 | -13,4% |
| Mercury | 289,4 | 295,8 | 302,1 | 305,7 | 308,7 | 308,4 | 308,1 | 309,1 | 310,0 | 📈 | 7,1% |
| MINI | 200,9 | 198,8 | 196,3 | 195,5 | 194,9 | 194,8 | 194,9 | 192,0 | 187,3 | 📉 | -6,8% |

| Marque du véhicule | Année de l'inventaire | | | | | | | | | | Variation (2013-2021) |
|--------------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---|--------------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | | |
| Mitsubishi | 252,9 | 245,7 | 240,4 | 236,0 | 232,9 | 226,2 | 221,0 | 218,0 | 214,8 | 📉 | -15,1% |
| Nissan | 230,0 | 224,7 | 219,6 | 215,0 | 211,1 | 206,5 | 202,8 | 200,2 | 197,0 | 📉 | -14,3% |
| Oldsmobile | 258,3 | 256,9 | 256,3 | 254,9 | 251,0 | 255,6 | 206,0 | 206,0 | | 📉 | -20,2% |
| Plymouth | 271,1 | 268,4 | 290,6 | | | | | | | | |
| Polestar | | | | | | | | | 0,0 | | |
| Pontiac | 242,0 | 240,6 | 239,3 | 238,0 | 237,0 | 236,6 | 236,2 | 236,7 | 235,9 | 📉 | -2,5% |
| Porsche | 312,9 | 307,4 | 302,1 | 294,6 | 288,6 | 282,3 | 275,9 | 267,4 | 260,0 | 📉 | -16,9% |
| Ram | 371,0 | 359,0 | 351,2 | 345,6 | 340,2 | 335,7 | 331,5 | 329,0 | 326,9 | 📉 | -11,9% |
| Rolls-Royce | 384,7 | 380,5 | 374,7 | 375,9 | 376,0 | 376,0 | 379,9 | 377,8 | 380,6 | 📉 | -1,1% |
| Saab | 267,1 | 266,3 | 266,4 | 266,8 | 267,5 | 269,3 | 270,6 | 273,0 | 273,1 | 📈 | 2,2% |
| Saturn | 232,6 | 234,2 | 235,5 | 237,3 | 239,7 | 240,6 | 241,0 | 241,6 | 244,0 | 📈 | 4,9% |
| Scion | 209,6 | 209,4 | 207,8 | 204,3 | 204,2 | 204,0 | 204,4 | 204,1 | 203,9 | 📉 | -2,7% |
| smart | 148,9 | 143,9 | 141,8 | 141,8 | 140,4 | 135,0 | 131,9 | 131,1 | 129,9 | 📉 | -12,8% |
| Subaru | 247,7 | 241,6 | 235,5 | 230,5 | 226,0 | 222,2 | 218,2 | 214,2 | 210,5 | 📉 | -15,0% |
| Suzuki | 250,4 | 249,5 | 248,8 | 247,9 | 246,1 | 244,6 | 243,0 | 242,4 | 239,6 | 📉 | -4,3% |
| Tesla | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | 0,0 |
| Toyota | 208,8 | 208,0 | 207,2 | 206,5 | 205,6 | 204,9 | 203,0 | 201,9 | 199,1 | 📉 | -4,7% |
| Volkswagen | 222,9 | 220,2 | 216,9 | 213,8 | 213,4 | 211,3 | 209,0 | 208,2 | 207,3 | 📉 | -7,0% |
| Volvo | 278,4 | 277,8 | 276,5 | 274,9 | 272,1 | 267,4 | 262,4 | 256,5 | 246,2 | 📉 | -11,6% |
| VPG | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 365,4 | 365,4 | | 0,0% |
| TE moyen | 248,9 | 245,1 | 241,2 | 237,7 | 234,5 | 230,7 | 227,2 | 224,4 | 220,6 | 📉 | -11,4% |

3.11 Évolution des V.L. ciblés par année-modèle du véhicule

Les tableaux 97 à 100 présentent respectivement, pour la période 2013 à 2021, le nombre et la répartition des V.L. ciblés, le TC moyen des V.L. ciblés, ainsi que le TE de GES moyen des V.L. ciblés par année-modèle du véhicule. À cet effet, on peut observer :

- Les tableaux 97 et 98 permettent d'illustrer l'évolution du nombre et de la répartition des V.L. ciblés par année-modèle. Plus spécifiquement au tableau 98, pour chaque année d'inventaire, le pourcentage des V.L. correspondant aux deux années-modèles les plus récentes – cellules grisées (par ex. les années-modèles 2013 et 2014 pour l'année d'inventaire 2013) totalise entre 9,5 % et 10,8 % du parc, sauf pour les années 2020 (8,0 %) et 2021 (8,7 %). En d'autres mots, ces pourcentages de V.L. représentent approximativement le taux de renouvellement du parc de véhicules, lesquels sont consistants avec les valeurs observées pour les V.L. entrants (tableau 8) et les V.L. neufs (tableau 9). Encore ici, on constate la baisse de ces pourcentages de V.L. pour les années 2020 et 2021, soit les années de la pandémie.
- Au tableau 99, pour chaque année de l'inventaire du parc de véhicules, le TC moyen des V.L. diminue globalement sur l'ensemble des années-modèles observées, mais pas systématiquement pour chaque année-modèle. Pour l'année 2021 par exemple, le TC moyen des V.L. pour l'année-modèle 2007 est de 10,4 litres/100 km, alors qu'il est de 8,4 litres/100 km pour l'année-modèle 2022. Entre ces deux années, le TC moyen des V.L. ciblés varie légèrement – parfois à la hausse, parfois à la baisse; tout en conservant une tendance globale à la baisse sur l'ensemble des années-modèles.
- Au tableau 100, l'évolution du TE de GES moyen année-modèle présente les mêmes tendances que celles observées au tableau 99 pour le TC moyen des V.L.

Tableau 97. Nombre de V.L ciblés par année-modèle pour la période 2013 à 2021

| Année-modèle | Année de l'inventaire | | | | | | | | |
|--------------|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 1999 | 108 709 | | | | | | | | |
| 2000 | 157 441 | 125 679 | | | | | | | |
| 2001 | 174 348 | 143 281 | 114 461 | | | | | | |
| 2002 | 236 997 | 201 499 | 166 459 | 136 233 | | | | | |
| 2003 | 282 679 | 252 891 | 220 102 | 189 313 | 158 279 | | | | |
| 2004 | 259 213 | 240 675 | 218 043 | 194 274 | 167 609 | 136 659 | | | |
| 2005 | 307 453 | 290 991 | 272 501 | 251 037 | 224 079 | 189 406 | 157 060 | | |
| 2006 | 282 921 | 271 293 | 257 692 | 244 210 | 227 032 | 200 883 | 174 245 | 152 006 | |
| 2007 | 348 119 | 334 952 | 320 841 | 306 248 | 292 236 | 268 144 | 241 015 | 216 697 | 188 077 |
| 2008 | 344 400 | 333 341 | 320 107 | 306 975 | 295 073 | 278 253 | 257 247 | 238 438 | 213 549 |
| 2009 | 338 402 | 329 739 | 319 288 | 307 596 | 296 237 | 281 299 | 267 646 | 254 161 | 235 161 |
| 2010 | 424 174 | 409 135 | 396 470 | 382 986 | 370 112 | 354 332 | 339 108 | 329 013 | 312 545 |
| 2011 | 357 189 | 338 184 | 320 949 | 310 552 | 300 318 | 288 261 | 277 365 | 269 646 | 259 608 |
| 2012 | 390 907 | 379 592 | 357 849 | 343 365 | 335 041 | 325 835 | 316 355 | 309 052 | 299 949 |
| 2013 | 361 563 | 380 118 | 368 037 | 349 537 | 336 889 | 328 987 | 322 013 | 316 050 | 307 689 |
| 2014 | 78 182 | 374 512 | 386 732 | 368 690 | 348 188 | 333 420 | 327 394 | 322 829 | 315 616 |
| 2015 | | 85 600 | 400 307 | 409 894 | 394 457 | 371 772 | 358 689 | 356 041 | 350 263 |
| 2016 | | | 86 410 | 405 707 | 420 766 | 404 108 | 380 724 | 372 859 | 367 614 |
| 2017 | | | | 82 687 | 410 259 | 424 899 | 407 954 | 389 818 | 380 047 |
| 2018 | | | | | 72 735 | 403 369 | 423 594 | 409 568 | 389 286 |
| 2019 | | | | | | 61 366 | 378 958 | 401 460 | 385 431 |
| 2020 | | | | | | | 65 181 | 319 547 | 331 256 |
| 2021 | | | | | | | | 58 004 | 348 107 |
| 2022 | | | | | | | | | 62 949 |
| Total | 4 452 697 | 4 491 482 | 4 526 248 | 4 589 304 | 4 649 310 | 4 650 993 | 4 694 548 | 4 715 192 | 4 747 147 |

Tableau 98. Répartition des V.L ciblés par année-modèle pour la période 2013 à 2021 (en % du nombre de V.L. ciblés)

| Année-modèle | Année de l'inventaire | | | | | | | | | |
|--------------|-----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| 1999 | 2,4 | | | | | | | | | |
| 2000 | 3,5 | 2,8 | | | | | | | | |
| 2001 | 3,9 | 3,2 | 2,5 | | | | | | | |
| 2002 | 5,3 | 4,5 | 3,7 | 3,0 | | | | | | |
| 2003 | 6,3 | 5,6 | 4,9 | 4,1 | 3,4 | | | | | |
| 2004 | 5,8 | 5,4 | 4,8 | 4,2 | 3,6 | 2,9 | | | | |
| 2005 | 6,9 | 6,5 | 6,0 | 5,5 | 4,8 | 4,1 | 3,3 | | | |
| 2006 | 6,4 | 6,0 | 5,7 | 5,3 | 4,9 | 4,3 | 3,7 | 3,2 | | |
| 2007 | 7,8 | 7,5 | 7,1 | 6,7 | 6,3 | 5,8 | 5,1 | 4,6 | 4,0 | |
| 2008 | 7,7 | 7,4 | 7,1 | 6,7 | 6,3 | 6,0 | 5,5 | 5,1 | 4,5 | |
| 2009 | 7,6 | 7,3 | 7,1 | 6,7 | 6,4 | 6,0 | 5,7 | 5,4 | 5,0 | |
| 2010 | 9,5 | 9,1 | 8,8 | 8,3 | 8,0 | 7,6 | 7,2 | 7,0 | 6,6 | |
| 2011 | 8,0 | 7,5 | 7,1 | 6,8 | 6,5 | 6,2 | 5,9 | 5,7 | 5,5 | |
| 2012 | 8,8 | 8,5 | 7,9 | 7,5 | 7,2 | 7,0 | 6,7 | 6,6 | 6,3 | |
| 2013 | 8,1 | 8,5 | 8,1 | 7,6 | 7,2 | 7,1 | 6,9 | 6,7 | 6,5 | |
| 2014 | 1,8 | 8,3 | 8,5 | 8,0 | 7,5 | 7,2 | 7,0 | 6,8 | 6,6 | |
| 2015 | | 1,9 | 8,8 | 8,9 | 8,5 | 8,0 | 7,6 | 7,6 | 7,4 | |
| 2016 | | | 1,9 | 8,8 | 9,1 | 8,7 | 8,1 | 7,9 | 7,7 | |
| 2017 | | | | 1,8 | 8,8 | 9,1 | 8,7 | 8,3 | 8,0 | |
| 2018 | | | | | 1,6 | 8,7 | 9,0 | 8,7 | 8,2 | |
| 2019 | | | | | | 1,3 | 8,1 | 8,5 | 8,1 | |
| 2020 | | | | | | | 1,4 | 6,8 | 7,0 | |
| 2021 | | | | | | | | 1,2 | 7,3 | |
| 2022 | | | | | | | | | | 1,3 |

Tableau 99. TC moyen des V.L ciblés par année-modèle pour la période 2013 à 2021 (en litres/100 km)

| Année-modèle | Année de l'inventaire | | | | | | | | | |
|-----------------|-----------------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| 1999 | 11,0 | | | | | | | | | |
| 2000 | 11,0 | 11,1 | | | | | | | | |
| 2001 | 10,8 | 10,8 | 10,9 | | | | | | | |
| 2002 | 11,0 | 11,0 | 11,1 | 11,2 | | | | | | |
| 2003 | 10,8 | 10,9 | 10,9 | 10,9 | 11,0 | | | | | |
| 2004 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | 10,9 | 10,9 | | | | |
| 2005 | 10,6 | 10,6 | 10,6 | 10,6 | 10,6 | 10,7 | 10,7 | | | |
| 2006 | 10,7 | 10,7 | 10,7 | 10,7 | 10,7 | 10,7 | 10,7 | 10,8 | | |
| 2007 | 10,4 | 10,4 | 10,3 | 10,3 | 10,3 | 10,3 | 10,3 | 10,4 | 10,4 | |
| 2008 | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,4 | 10,4 | 10,4 | 10,4 | 10,5 | 10,5 | |
| 2009 | 10,2 | 10,2 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | 10,1 | |
| 2010 | 10,7 | 10,7 | 10,6 | 10,6 | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,5 | |
| 2011 | 10,7 | 10,6 | 10,6 | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,4 | 10,4 | 10,4 | |
| 2012 | 9,7 | 9,7 | 9,6 | 9,5 | 9,5 | 9,5 | 9,5 | 9,5 | 9,5 | |
| 2013 | 9,4 | 9,4 | 9,3 | 9,3 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | |
| 2014 | 9,6 | 9,4 | 9,4 | 9,4 | 9,3 | 9,3 | 9,3 | 9,3 | 9,2 | |
| 2015 | | 9,1 | 9,2 | 9,2 | 9,1 | 9,1 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | |
| 2016 | | | 9,3 | 9,4 | 9,4 | 9,3 | 9,2 | 9,2 | 9,2 | |
| 2017 | | | | 9,5 | 9,4 | 9,4 | 9,3 | 9,3 | 9,2 | |
| 2018 | | | | | 9,4 | 9,2 | 9,2 | 9,1 | 9,1 | |
| 2019 | | | | | | 9,0 | 9,1 | 9,1 | 9,0 | |
| 2020 | | | | | | | 8,7 | 8,8 | 8,7 | |
| 2021 | | | | | | | | 8,8 | 8,9 | |
| 2022 | | | | | | | | | | 8,4 |
| TC moyen | 10,5 | 10,3 | 10,2 | 10,0 | 9,9 | 9,8 | 9,7 | 9,6 | 9,4 | |

Tableau 100. TE moyen des V.L ciblés par année-modèle pour la période 2013 à 2021 (en grammes de CO₂e/km)

| Année-modèle | Année de l'inventaire | | | | | | | | | |
|-----------------|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| 1999 | 259,5 | | | | | | | | | |
| 2000 | 260,4 | 261,3 | | | | | | | | |
| 2001 | 254,4 | 254,8 | 256,2 | | | | | | | |
| 2002 | 258,6 | 259,7 | 261,5 | 263,8 | | | | | | |
| 2003 | 255,6 | 255,9 | 256,8 | 258,0 | 259,5 | | | | | |
| 2004 | 253,5 | 253,6 | 254,1 | 255,0 | 256,3 | 257,5 | | | | |
| 2005 | 250,1 | 249,9 | 250,0 | 250,2 | 250,7 | 251,2 | 252,0 | | | |
| 2006 | 252,7 | 252,3 | 252,0 | 252,0 | 252,1 | 252,3 | 252,8 | 253,9 | | |
| 2007 | 245,5 | 244,6 | 243,8 | 243,1 | 243,0 | 242,9 | 243,1 | 244,0 | 244,9 | |
| 2008 | 249,2 | 248,2 | 247,1 | 246,3 | 246,0 | 245,9 | 246,1 | 247,1 | 248,0 | |
| 2009 | 246,6 | 245,8 | 244,8 | 243,8 | 243,5 | 243,3 | 243,3 | 243,8 | 244,2 | |
| 2010 | 260,6 | 259,6 | 258,1 | 256,6 | 256,0 | 255,4 | 255,2 | 255,5 | 255,6 | |
| 2011 | 259,7 | 259,0 | 257,4 | 255,3 | 254,5 | 253,7 | 253,2 | 253,2 | 253,2 | |
| 2012 | 235,1 | 234,4 | 233,1 | 231,2 | 230,3 | 229,5 | 228,9 | 228,9 | 228,6 | |
| 2013 | 219,6 | 218,7 | 217,5 | 215,7 | 215,0 | 214,3 | 213,9 | 213,9 | 213,6 | |
| 2014 | 224,7 | 219,9 | 220,0 | 218,3 | 217,1 | 216,5 | 215,8 | 215,6 | 215,1 | |
| 2015 | | 212,4 | 215,1 | 213,7 | 212,5 | 211,4 | 210,7 | 210,5 | 209,9 | |
| 2016 | | | 215,9 | 218,9 | 217,6 | 216,2 | 214,5 | 214,2 | 213,2 | |
| 2017 | | | | 219,4 | 217,8 | 217,0 | 215,8 | 215,1 | 213,9 | |
| 2018 | | | | | 217,4 | 212,9 | 211,9 | 211,2 | 209,6 | |
| 2019 | | | | | | 206,1 | 208,4 | 208,6 | 207,0 | |
| 2020 | | | | | | | 199,0 | 202,7 | 198,6 | |
| 2021 | | | | | | | | 201,8 | 202,8 | |
| 2022 | | | | | | | | | | 189,9 |
| TE moyen | 248,9 | 245,1 | 241,2 | 237,7 | 234,5 | 230,7 | 227,2 | 224,4 | 220,6 | |

4. Conclusion et faits saillants

Cette étude comporte deux principaux objectifs auxquels ce rapport tente de répondre, soit :

- établir un portrait de la consommation énergétique et des émissions de GES du parc québécois de véhicules légers pour les années 2013 à 2021;
- identifier les principales tendances au cours de la présente période, mais également sur un horizon plus important qui inclut les constats des périodes précédentes (2003-2012).

L'étude présentée ici dévoile les résultats détaillés de la consommation énergétique et des émissions de GES du parc québécois de véhicules légers pour les années 2013 à 2021. Pour ce faire, plusieurs aspects sont abordés et analysés afin d'établir le portrait énergétique du parc et identifier les principales tendances. À ce chapitre, les analyses abordent dans un premier temps les mêmes aspects que les études précédentes, soit entre autres, les caractéristiques des V.L. (âge, cylindrée, masse nette, type de motorisation, année-modèle et maque) ainsi que la caractérisation régionale. Dans un deuxième temps, les analyses introduisent également de nouveaux aspects, soit l'âge et le genre du propriétaire, ainsi que la caractérisation des V.L. à usage commercial.

Comme pour les études précédentes, ce rapport présente également les tendances générales combinant le portrait de la période actuelle (2013-2021), ainsi que les portraits des périodes précédentes pour les années 2003-2005 (Barla et al., 2008), 2006-2008 (Barla, 2011) et 2009-2012 (Miranda-Moreno et Zahabi, 2016). Après la présentation des résultats détaillés pour chacun des aspects analysés, cette section met en évidence les principaux éléments identifiés.

Caractéristiques et évolution pour l'ensemble des V.L. ciblés

- **Taille du parc automobile en hausse.** Le nombre de V.L. ciblés est en hausse au cours de la période d'analyse. Il est passé de 4,45 millions en 2013 à près de 4,75 millions en 2021, soit une augmentation de 6,6 % au cours de la période., ce qui est plus élevée que l'augmentation de la population. Cette augmentation est aussi en lien avec le taux de renouvellement du parc de véhicules, où l'arrivée de V.L. neufs représente environ 8 à 9 % du parc à chaque année.
- **Viellissement du parc automobile.** L'âge moyen des V.L. ciblés est également en hausse. Il est passé de 6,69 ans en 2013 à 7,17 ans en 2021, soit une augmentation de 7,2 % au cours de la période. Contrairement aux périodes précédentes, cette augmentation de l'âge moyen ne suit pas la réduction observée au cours des années 2003 à 2012. De plus, le nombre et la proportion des V.L. âgés de plus de 15 ans traduisent bien cette tendance puisqu'ils sont passés de 337 913 en 2013 (6,8 % du parc) à 592 399 en 2021 (11,9 % du parc).
- **Davantage de véhicules électriques.** Le nombre de V.L. ciblés de types entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR) est également en progression. Pratiquement absents en 2012 (526 VEE et 837 VHR), ils atteignent 71 852 en 2021, alors qu'il est de 57 240 pour les V.L. hybrides branchables (VHR).
- **Baisse de la consommation moyenne.** Le TC moyen des V.L. ciblés est en baisse, comme pour les périodes précédentes. Il est passé de 10,5 à 9,4 litres/100 km entre 2013 et 2021, soit une diminution de 10,0 % au cours de la période d'analyse. Cette diminution correspond aussi à une réduction moyenne de 0,75 % par année, laquelle est comparable à la réduction rapportée pour les années 2003 à 2012 (-0,7 %).

- **Nouveaux véhicules plus écoénergétiques.** L'écart entre le TC moyen des V.L. ciblés entrants et sortants du parc permet aussi d'expliquer, du moins en partie, la diminution du TC moyen observé pour l'ensemble des V.L. au cours de la période d'analyse. Cet écart représente, pour chaque année, une réduction qui se situe entre 1,2 et 1,6 litres/100 km.
- **Amélioration du taux d'émission de GES.** Le TE de GES moyen a aussi diminué progressivement au cours des années, passant de 248,9 à 220,6 grammes de CO₂e/km entre 2013 et 2021, soit une diminution de 11,4 % au cours de la période d'analyse.

Évolution des V.L. ciblés selon la classe de véhicule

- **VUS de plus en plus importants.** La composition du parc évolue également au cours de la période d'analyse. À ce chapitre, on observe une augmentation importante des VUS ainsi qu'une réduction importante des V.L. compacts et intermédiaires. Pour la période observée, la proportion des VUS est ainsi passée de 20,4 % en 2013 à 35,0 % en 2021, soit une augmentation de près de 15 points de pourcentage. En contrepartie, la proportion des V.L. compacts est passée de 30,9 % du parc en 2013 à 20,6 % en 2021, soit une réduction de 10,3 points de pourcentage. Chose importante, cette augmentation du nombre de VUS poursuit la tendance rapportée au cours de la période précédente (2009-2012).
- **Les VUS dominent les ventes.** Toujours pour les VUS, ces derniers représentent 29,7 % des V.L. neufs en 2013, alors qu'ils représentent 53,5 % des V.L. neufs en 2021. En contrepartie, cette augmentation s'est faite au détriment des V.L. compacts et intermédiaires, lesquels ont vu leur pourcentage respectif diminuer à 9,3 % et 14,0 % des V.L. neufs en 2021.
- **Les VUS ralentissent l'amélioration du TC moyen.** Si on compare le TC moyen des V.L. neufs pour les VUS et les intermédiaires (voir le tableau 22, section 3.3), on observe un écart qui varie entre 2,2 et 3,0 litres/100 km au cours de la période observée. Pour l'année 2021 par exemple, les TC moyens sont respectivement de 8,9 litres/100 km pour les VUS et 6,3 litres/100 km pour les intermédiaires, soit un écart de 2,6 litres/100 km. Cependant, si on considère également les données présentées au tableau 19, la proportion de V.L. neufs pour la période 2013-2021 est en baisse pour les intermédiaires, alors qu'elle est en hausse pour les VUS. De plus, ces derniers représentaient 53,5 % des V.L. neufs en 2021. Dans ces conditions, malgré la diminution du TC moyen pour chaque classe de véhicule, on peut conclure que la proportion importante des VUS qui entrent dans le parc a une incidence négative sur la performance énergétique globale du parc.

Évolution des V.L. ciblés selon la masse nette du véhicule

- **Davantage de véhicules plus lourds.** La proportion des V.L. ciblés dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg est aussi en progression au cours de la période d'analyse. Leur pourcentage au sein du parc est ainsi passé de 24,7 % à 29,5 % entre 2013 et 2021, soit une augmentation d'environ 5 points de pourcentage. Comparativement aux périodes précédentes, cette tendance est comparable à ce qui était rapporté. Ainsi depuis 2003, la proportion des V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg est passée de 15,2 % à 29,5 % en 2021, ce qui correspond à une progression annuelle entre 0,5 et 1 point de pourcentage.
- **Les véhicules neufs gagnent en poids.** Cette augmentation de la masse nette des V.L. est aussi observée au niveau des V.L. neufs. En 2013, la proportion des V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg représente 26,5 % des V.L. neufs, alors qu'elle représente 36,1 % des V.L. neufs en 2021. Pour l'ensemble de la période, il s'agit d'une augmentation de près de 10 points de pourcentage.
- **La masse croissante des V.L. ralentit l'amélioration du TC moyen.** Si on compare le TC moyen de V.L. de chaque catégorie, celui associé aux V.L. de plus de 1 700 kg représente un écart de l'ordre de 3,4 à 4,3 litres/100 km. Pour l'année 2021 par exemple, un écart de 3,4 litres/100 km signifie que le TC moyen des V.L. de plus de 1 700 kg (11,8 litres/100 km) est 41 % plus élevé que celui des V.L. de moins de 1 700 kg (8,4 litres/100 km).

Évolution des V.L. ciblés par région

- **Le parc automobile croît dans toutes les régions, sauf la Côte-Nord.** Au cours de la période d'analyse, le nombre de V.L. ciblés est en progression dans toutes les régions administratives du Québec, à l'exception de la Côte-Nord qui affiche une réduction de 5,5 %. Les plus fortes augmentations correspondent aux régions administratives des Laurentides (+13,6 %), de l'Estrie (+10,4 %) et de Lanaudière (+9,8 %).
- **Le TC moyen décroît dans toutes les régions.** Le TC moyen a diminué progressivement au cours des années pour toutes les régions administratives, soit une réduction entre 8,1 % et 10,7 %. De plus, les diminutions les plus importantes sont observées pour les régions administratives de Laval (10,7 %), de Montréal (10,6 %) et de la Montérégie (10,5 %).
- **Les émissions moyennes de GES diminuent dans toutes les régions.** Le TE de GES moyen a également diminué progressivement au cours des années pour toutes les régions administratives, soit une réduction moyenne entre 9,2 % et 12,0 %. De plus, les diminutions les plus importantes sont observées pour les régions administratives de Laval (12,0 %), de la Montérégie (12,0 %) et de Montréal (11,9 %).

Évolution des V.L. ciblés par type de motorisation

- **Plus petite proportion de véhicules à essence.** La proportion des V.L. à essence est également en baisse au cours de la période d'analyse. Celle-ci est passée de 98,2 % en 2013 à 94,3 % en 2021, soit une réduction de 3,9 points de pourcentage pour l'ensemble des V.L. ciblés. En contrepartie, cette diminution des V.L. à essence a fait place à une proportion grandissante de V.L. entièrement électriques (VEE), hybrides (VH) et hybrides branchables (VHR), pour des proportions qui ont atteint respectivement 1,5 %, 1,9 % et 1,2 % de l'ensemble des V.L. ciblés en 2021.
- **Moins de véhicules diesel.** Le nombre de V.L. diesel est légèrement en baisse pour la période observée. Malgré un sommet de près de 65 000 V.L. ciblés en 2016, c'est plutôt la composition des véhicules qui change au cours des années. Pour l'ensemble des V.L. diesel ciblés, on observe une diminution importante des V.L. compacts (-61,8 %) et une augmentation importante des camionnettes (+ 2 033 %). Cette dernière a également une incidence sur le nombre de V.L. diesel dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg, en progression constante depuis 2013. Entre 2013 et 2021, ce nombre est passé de 14 287 à 34 577, soit une augmentation de 142,0 %.
- **Des véhicules diesel plus énergivores.** Le TC moyen pour les V.L. diesel est aussi en hausse (tableau 62), passant de 8,4 litres/100 km en 2013 à 9,4 litres/100 km en 2021, soit une augmentation de 11,7 % pour la période. Malgré la diminution du TC moyen observée pour les camionnettes, c'est donc la composition globale du parc (nombre de V.L. pour chaque classe) qui a un impact sur l'évolution du TC moyen de l'ensemble des V.L. diesel. Alors que les V.L. compacts représentent un grand nombre de V.L. sortants (TC moyen d'environ 7 litres/100 km), ceux-ci sont progressivement remplacés au cours des années par de nouveaux V.L. (camionnettes et VUS) dont le TC moyen est d'environ 10 à 14 litres/100 km.
- **Les motorisations alternatives plus écoénergétiques.** Comparativement aux V.L. à essence et diesel, le TC moyen est beaucoup moins élevé pour les autres types de motorisation (VEE, VH et VHR). Pour l'année 2021 par exemple, le TC moyen pour les V.L. diesel et à essence est respectivement de 9,4 et 9,6 litres/100 km, alors que pour les autres types de motorisation, le TC moyen est de 2,0 litres/100 km pour les V.L. entièrement électriques (VEE), 7,4 litres/100 km pour les V.L. hybrides (VH) et 4,2 litres/100 km pour les V.L. hybrides branchables (VHR).
- **Moins d'émissions de GES pour les motorisations alternatives.** On fait également un constat similaire pour le TE de GES moyen, mais cette fois, le TE des GES moyen des V.L. entièrement électriques (VEE) est nul.

Évolution des V.L. ciblés selon l'âge et le genre du propriétaire

- **Plus de propriétaires chez les 60 ans ou plus.** Au cours de la période d'analyse, la proportion des V.L. ciblés est en baisse pour tous les groupes d'âge du propriétaire, à l'exception de ceux qui sont âgés de 60 ans ou plus, lesquels affichent une augmentation de 5,8 % sur la période.
- **Les hommes possèdent plus de véhicules.** Pour tous les groupes d'âge, la proportion des V.L. est également plus élevée pour les hommes, mais cet écart diminue, particulièrement en corrélation inverse avec l'âge.
- **Le TC moyen diminue pour les propriétaires de tous les groupes d'âge.** Le TC moyen a diminué progressivement au cours des années pour tous les groupes d'âge du propriétaire, soit une réduction entre 7,4 % et 10,5 %. De plus, le TC moyen pour les V.L. des femmes est systématiquement plus faible, et ce pour toutes les années et tous les groupes d'âge. De façon générale, cet écart se situe entre 0,7 et 1,5 litres/100 km pour chaque année.
- **Les émissions de GES diminuent pour les propriétaires de tous les groupes d'âge.** Le TE de GES moyen a aussi diminué progressivement au cours des années pour tous les groupes d'âge du propriétaire, soit une réduction entre 6,9 % et 12,1 % pour la période. De plus, comme pour le TC moyen, le TE de GES moyen pour les V.L. des femmes est systématiquement plus faible, et ce pour toutes les années et tous les groupes d'âge. De façon générale, cet écart se situe entre 17 et 35 grammes de CO₂e/km.
- **Plus d'hommes préfèrent les véhicules électriques.** Pour les V.L. entièrement électriques (VEE), hybrides (VH) et hybrides branchables (VHR), la proportion des V.L. chez les hommes est généralement plus élevée que celles des femmes, et ce pour les trois types de motorisation. En revanche, pour chaque année au cours de la période observée, la proportion de ces V.L. chez les femmes est en progression pour tous les groupes d'âge.
- **Les femmes adoptent aussi de plus en plus les véhicules électriques.** Pour les V.L. entièrement électriques (VEE), la proportion chez les femmes est passée de 22,6 % à 37,2 % entre 2013 et 2021, soit une augmentation de 14,6 points de pourcentage sur la période. Pour les V.L. hybrides branchables (VHR), la proportion chez les femmes est aussi passée de 21,7 % à 39,7 % entre 2013 et 2021, soit une augmentation de 18,1 points de pourcentage sur la période. Pour les V.L. hybrides (VH), cette augmentation chez les femmes est cependant plutôt faible, soit 1,6 points de pourcentage sur la période.
- **Les propriétaires âgés entre 40 et 49 ans sont les plus adeptes des véhicules électriques.** Pour l'ensemble des groupes d'âge, les propriétaires âgés de 40 à 49 ans représentent, pour chaque année de la période observée, le groupe avec la proportion de V.L. entièrement électriques (VEE) la plus élevée.

Évolution des V.L. ciblés au sein des secteurs gouvernementaux

- **Le parc de véhicules du gouvernement du Québec augmente.** Le nombre de V.L. ciblés appartenant au gouvernement du Québec est en hausse au cours de la période d'analyse. Ce dernier est passé de 7 842 en 2013 à 8 734 en 2021, soit une augmentation de l'ordre de 11,4 %. En comparaison avec les autres secteurs, le nombre de V.L. appartenant au gouvernement du Canada est stable et celui du secteur municipal est en forte diminution (-40,4 %).
- **Vieillessement du parc de véhicules gouvernemental.** L'âge moyen des V.L. ciblés est aussi en hausse au cours de la période d'analyse. Pour les différents secteurs gouvernementaux, l'âge moyen des V.L. présente une augmentation qui varie entre 24,2 % et 31,1 % sur la période. De plus, l'âge moyen des V.L. appartenant au gouvernement du Québec est systématiquement plus faible que tous les autres secteurs, et ce pour toutes les années de la période. Selon les années, l'âge moyen de ces V.L. se situe entre 4,1 et 5,1 ans.
- **Plus petite cylindrée pour le parc de véhicules gouvernemental.** La cylindrée moyenne des V.L. est en baisse au cours de la période d'analyse. Pour la majorité du parc (non gouvernemental), celle-ci est passée de 2,60 à 2,46 litres entre 2013 et 2021, soit une diminution de 5,5 % sur la période. Parmi les secteurs gouvernementaux, le Gouvernement du Québec est celui qui présente la plus forte diminution (-15,3 %).
- **Le parc de véhicules gouvernemental prend plus de poids.** La proportion des V.L. dont la masse nette du véhicule est supérieure à 1 700 kg est aussi en hausse pour tous les secteurs. Pour la majorité du parc (non gouvernemental), cette proportion est passée de 24,6 % en 2013 à 29,5 % en 2021, une augmentation de 4,7 points de pourcentage sur la période. En comparaison, les augmentations (en points de pourcentage) sont de 9,2 points pour le gouvernement du Québec, 5,8 points pour le gouvernement du Canada, et 9,5 points pour le secteur municipal.
- **Plus de gros véhicules au gouvernement du Québec.** Comparativement à tous les autres secteurs, la proportion de V.L. dont la masse nette est supérieure à 1 700 kg est également plus élevée pour les V.L. appartenant au gouvernement du Québec, et ce pour toutes les années de la période. Ce pourcentage de V.L. varie entre 54,8 % et 64,0 % au cours de la période observée.
- **Plus de véhicules électriques au gouvernement du Québec.** Le nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR) présente une augmentation pour tous les secteurs gouvernementaux. Parmi les différents secteurs gouvernementaux, c'est le gouvernement du Québec qui présente la plus forte augmentation du nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR) pour la période observée. Ainsi pour l'année 2021, le nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) s'établit à 76, alors que celui des V.L. hybrides branchables (VHR) est de 1 652.
- **Plus grande amélioration du TC des véhicules du gouvernement du Québec.** Pour les différents secteurs gouvernementaux, le TC moyen des V.L. appartenant au gouvernement du Québec présente également la plus forte réduction sur la période observée. Le TC moyen des V.L. est ainsi passé de 12,2 à 9,7 litres/100 km entre 2013 et 2021, soit une réduction de 21,0 % sur la période. Même constat pour le TE de GES moyen des V.L., ce dernier est passé de 292,3 à 219,4 grammes de CO₂e/km entre 2013 et 2021, soit une réduction de 24,9 % sur la période.

Évolution des V.L. ciblés à usage commercial

- **Plus de véhicules à usage commercial.** Le nombre de V.L. ciblés est en hausse au cours de la période d'analyse. Plus spécifiquement pour les V.L. à usage commercial, leur nombre est passé de 413 198 en 2013 à 440 342 en 2021, soit une augmentation de 6,6 % au cours de la période. De plus pour chaque année, ces derniers représentent environ 10 % du nombre de V.L. immatriculés pour un usage personnel.
- **Les véhicules diesel plus populaires au sein des petites flottes commerciales.** Le nombre de V.L. diesel est aussi en hausse pour les V.L. à usage commercial. Leur nombre est passé de 9 409 à 10 771 entre 2013 et 2021, soit une augmentation de 14,5 %. En contrepartie, le nombre de V.L. diesel pour un usage personnel a diminué de 7,3 % au cours de la même période. La proportion des V.L. diesel est aussi en hausse pour les entreprises de 10 véhicules ou moins, lesquelles représentent environ 58 % de tous les V.L. commerciaux (voir le tableau 89). Pour toutes les autres catégories d'entreprises, la proportion des V.L. diesel est en baisse.
- **Les véhicules diesel plus importants dans la flotte commerciale.** Si on considère la proportion de V.L. diesel pour chaque groupe (nombre de V.L. par 1 000 V.L. ciblés), la proportion de V.L. diesel est plus élevée pour les V.L. à usage commercial (24,5 % en 2021) comparativement aux V.L. pour un usage personnel (9,1 % en 2021).
- **Plus de véhicules électriques dans la flotte commerciale.** Le nombre de V.L. entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR) présente aussi une augmentation pour les V.L. à usage commercial. Le nombre de VEE a atteint 10 355 unités en 2021, alors que le nombre de VHR a atteint 8 424 unités.
- **Les véhicules électriques plus importants dans la flotte commerciale.** Toujours pour les V.L. entièrement électriques (VEE) et hybrides branchables (VHR), la proportion et la progression annuelle sont plus élevées pour les V.L. à usage commercial. Par exemple pour les VEE, la proportion (par 1 000 V.L.) est passée de 0,5 à 23,5 entre 2013 et 2021. En contrepartie, la proportion des V.L. pour usage personnel est passée de 0,1 à 14,3% entre 2013 et 2021. Toutes proportions gardées, on peut donc conclure que le taux d'adoption des VEE est plus important au niveau des V.L. pour un usage commercial.
- **Les véhicules commerciaux sont plus énergivores et émetteurs que les véhicules personnels.** Pour l'ensemble de la période d'analyse, le TC moyen et le TE de GES moyen des V.L. à usage commercial sont systématiquement plus élevés que ceux des V.L. pour usage personnel. Entre autres, l'écart entre le TC moyen des deux groupes a diminué progressivement au cours des années, passant de 1,6 à 1,2 litres/100 km entre 2013 et 2021. Même constat pour l'évolution du TE de GES moyen des V.L.
- **Croissance des VUS dans la flotte commerciale.** La composition du parc de V.L. à usage commercial change également au cours de la période d'analyse. À ce chapitre, on observe une augmentation pour plusieurs classes de véhicules, dont les intermédiaires (+9,7 %), les camionnettes (+23,6 %), les VUS (+54,8 %), les fourgons (+134,2 %) et les véhicules à usage spécial (+980,5 %).

- **Les véhicules électriques en hausse pour toutes les catégories d'entreprises.**
La proportion des V.L. entièrement électriques (VEE) est aussi en hausse pour toutes les catégories d'entreprises (catégories 10 V.L. ou moins jusqu'à 1000 V.L. ou plus), avec une augmentation qui varie entre 1,0 et 2,2 points de pourcentage pour la période observée. La proportion des V.L. hybrides branchables (VHR) est également en hausse pour toutes les catégories d'entreprises. L'augmentation pour la période observée se situe entre 1,3 et 2,6 points de pourcentage pour les entreprises de moins de 1 000 véhicules, alors qu'elle atteint 6,4 points de pourcentage pour les entreprises de plus de 1 000 véhicules.
- **Les véhicules hybrides en hausse, sauf pour les flottes de 500 à 999 véhicules.**
La proportion des V.L. hybrides (VH) est aussi en hausse pour toutes les catégories d'entreprises, à l'exception de celles qui possèdent entre 500 et 999 véhicules. Pour les premières, l'augmentation pour la période observée se situe entre 1,0 et 5,9 points de pourcentage, alors que pour la dernière, la diminution est de 1,6 points de pourcentage.

5. Références bibliographiques

- Barla P., Boucher N. et Desrosiers G. (2008). *Caractérisation du parc de véhicules légers immatriculés au Québec en 2003, 2004 et 2005 en termes d'efficacité énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre*, Réalisé pour le compte du ministère des Transports du Québec et de l'Agence de l'efficacité énergétique, Centre de données et d'analyse sur les transports, Québec : Université Laval.
- Barla P. (2011). *Caractérisation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre du parc de véhicules légers immatriculés au Québec pour les années 2003 à 2008*, Rapport final, CDAT11-01, Centre de données et d'analyse sur les transports, Québec : Université Laval.
- EPA (2022). *The 2022 EPA Automotive Trends Report – Greenhouse Gas Emissions, Fuel Economy, and Technology since 1975*, EPA-420-R-22-029 December 2022, Washington : United States Environmental Protection Agency (EPA).
<https://www.epa.gov/automotive-trends>
- FHA (2022). *Highway Statistics Series*, Washington : United States Department of Transportation, Federal Highway Administration (FHA).
<https://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/statistics.cfm>
- Ministère des affaires municipales et de l'habitation (2022). *Répertoire des municipalités du Québec*. Récupéré de <https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/repertoire-des-municipalites-du-quebec>
- Miranda-Moreno L. et Zahabi A. (2016). *Caractérisation du parc de véhicules légers immatriculés au Québec pour les années 2009, 2010, 2011 et 2012 en matière d'efficacité énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre*, Rapport final préparé pour le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et la Société de l'assurance automobile du Québec, Montréal : Université McGill.
- Morency M., Milord B. et Bourdeau J.-S. (2021a). *Les camions légers - Définitions et évolution de l'offre*, Rapport final – volet 1, Montréal : Chaire Mobilité, Polytechnique Montréal.
- Morency M., Milord B. et Bourdeau J.-S. (2021b). *Les camions légers - Facteurs ayant contribué à la transformation du parc de véhicules légers*, Rapport final – volet 2, Montréal : Chaire Mobilité, Polytechnique Montréal.
- Morency M., Milord B., Bourdeau J.-S., Verreault H. et Arefin Khan N. (2022). *Les camions légers - Impacts de la transformation du parc de véhicules légers au Québec*, Rapport final – volet 3, Montréal : Chaire Mobilité, Polytechnique Montréal.
- RNCan (2019). *Guide de consommation de carburant 2019*, Ottawa : Ressources naturelles Canada (RNCan). Récupéré de <https://www.rncan.gc.ca/sites/www.rncan.gc.ca/files/oeef/pdf/transportation/tools/fuelratings/Guide%20de%20consommation%20de%20carburant%202019.pdf>
- RNCan (2022a). *Cotes de consommation de carburant*, site internet donnant accès aux bases de données annuelles sur les cotes de consommation de carburant, Ottawa : Ressources naturelles Canada (RNCan).
<https://ouvert.canada.ca/data/fr/dataset/98f1a129-f628-4ce4-b24d-6f16bf24dd64>

RNCan (2022b). *Achat d'un véhicule électrique - Explication des tableaux*, Ottawa : Ressources naturelles Canada (RNCan). https://www.rncan.gc.ca/efficacite-energetique/efficacite-energetique-transports-carburants-remplacement/vehicules-personnels/choisir-bon-vehicule/achat-dun-vehicule-electrique/explication-des-tableaux/21384?_gl=1*1qsuj7m*_ga*NDQxMjc2Mjk4LjE2NzE0Njc3MDg.*_ga_C2N57Y7DX5*MTY3MTQ4NTg5OS4yLjAuMTY3MTQ4NTg5OS4wLjAuMA..

SAAQ (2022). *Documentation sur les variables*, Québec : Société de l'assurance automobile du Québec. Récupéré le 11 décembre 2022 de <https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/vehicules-en-circulation>

Annexes

Annexe 1. Objectifs spécifiques du projet

1. Obtenir un bilan de la cote de consommation moyenne de carburant et de l'équivalent d'émissions moyennes de GES de l'ensemble des véhicules légers immatriculés au Québec pour les années visées, soit 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 et 2019. Les données devront être cohérentes et s'inscrire en continuité de l'ensemble des données produites lors des études précédentes ayant mené à la caractérisation du parc pour les années 2003 à 2012.

De plus, les données devront être présentées sous forme de moyenne globale pour chacune des années à l'étude pour l'ensemble du parc ainsi que de moyenne par catégorie, pour les groupes suivants :

- i) manufacturier – marque – année ;
- ii) classe de véhicules¹⁹ ;
- iii) année-modèle de véhicules ;
- iv) masse de plus ou moins 1 700 kilogrammes (kg) ;
- v) unités géographiques (17 régions administratives et 6 régions métropolitaines : Montréal, Gatineau, Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke et Chicoutimi-Jonquière) ;
- vi) âge et sexe des propriétaires de véhicules ;
- vii) types d'usage tels que taxi, véhicule du gouvernement du Québec et véhicule à usage commercial (incluant l'appartenance sectorielle des propriétaires) ;
- viii) types de carburants (essence, diesel, hybride, hybride rechargeable, électrique à batterie, pile à combustible, gaz naturel, etc.) tel que défini par RNCan et par la SAAQ²⁰).

Pour les types de carburants, la présentation des résultats devra inclure une forme d'unités permettant la comparaison entre tous les types de carburant (ex : litres équivalents par 100 km). Le choix des unités devra être convenu avec TEQ.

2. Observer la répartition de l'ensemble des véhicules légers immatriculés au Québec pour les années visées (2013 à 2019). Les données devront être présentées pour chacune des années à l'étude ainsi que pour les différentes catégories énumérées au point 1.

¹⁹ Telles que définies par Ressources naturelles Canada (RNCan) dans son Guide de consommation de carburant 2020, les neuf classes de véhicules à considérer sont : deux places (T), sous-compactes (S), compactes (C), intermédiaires (M), grandes berlines (L), familiales (petites, WS, et intermédiaires, WM), camionnettes (petites, PS, et ordinaires, PL), véhicules utilitaire sport (petits, US, et ordinaires, UL) et fourgonnettes (V). RNCan définit aussi les catégories minicompacte (I), fourgon (cargaison, VC, et passager, VP) et véhicules à usage spéciaux (SP), mais ces catégories ne seront pas utilisées dans ce projet. Certaines sous-catégories pourraient également être présentées afin de faire ressortir certaines tendances (ex : véhicules utilitaire sport (petits, US, et ordinaires, UL) ou camionnettes (petites, PS, et ordinaires, PL).

²⁰ Les types de carburants définis par la SAAQ sont : autre (A), hydrogène (H, nouveau code en 2017), diesel (D), essence (E), hybride (H, avant 2017), hybride non branchable (H, à partir de 2017), électricité (L), méthanol (M), gaz naturel compressé (N), propane (P), éthanol (T) et hybride branchable (W, nouveau code en 2017).

3. En plus d'une présentation globale, pour l'ensemble des véhicules légers du parc québécois, les segments de marché identifiés ci-bas devront également faire l'objet d'une caractérisation distincte selon les éléments identifiés aux point 1, 1i) 1ii), 1iv), 1v), 1vi), 2, 2i) et 2ii) :
 - i) les véhicules entrants et sortants du parc pour chacune des années à l'étude ;
 - ii) les véhicules neufs pour chacune des années à l'étude ;
 - iii) les véhicules à motorisation électrique (à batterie et à pile à combustible), hybrides rechargeables et hybrides.

Pour cette dernière catégorie, la présentation des résultats devra inclure une forme d'unités permettant la comparaison entre tous les types de carburant (ex : litres équivalents par 100 km). Le choix des unités devra être convenu avec TEQ.

4. Déterminer l'âge moyen et la cylindrée moyenne de l'ensemble des véhicules légers immatriculés au Québec pour chacune des années à l'étude, ainsi que pour les véhicules entrants et sortants du parc et les véhicules neufs.
5. Obtenir un bilan de la cote de consommation moyenne de carburant et de l'équivalent d'émissions moyennes de GES des véhicules diesel et observer leur répartition dans le parc pour chacune des années à l'étude, ainsi que pour les véhicules entrants et sortants du parc et les véhicules neufs.
6. Pour les années visées, obtenir à des fins de quantification des données sur le nombre de véhicules hors route selon leur typologie (VTT, motoneiges, tracteurs, etc.).
7. Si la SAAQ peut fournir les noms et les numéros d'entreprise du Québec (NEQ) des propriétaires, obtenir pour les véhicules à usage commercial :
 - une caractérisation générale incluant les taux moyens de consommation de carburant et d'émission de GES, la cylindrée moyenne, l'âge moyen, etc. ;
 - la répartition des véhicules par classe ;
 - la répartition des entreprises selon le nombre de véhicules possédés (des catégories de nombre de véhicules pourraient éventuellement être proposées) ;
 - la répartition du nombre de véhicules à motorisation électrique (à batterie et à pile à combustible), hybrides rechargeables, hybrides, diesel et autres types de carburants selon le nombre de véhicules possédés.
8. Faire ressortir différentes tendances et soulever des enjeux et défis liés aux objectifs du Québec dans le domaine de la lutte contre les changements climatiques, en incluant notamment les tendances et enjeux liés à l'électrification du parc.

Annexe 2. Catégories de véhicules définies par RNCan

| Voitures | |
|-------------------------------|--|
| Catégorie de véhicule | Volume intérieur |
| Deux places (T) | s.o. |
| Minicompacte (I) | moins de 2 405 L (85 pi ³) |
| Sous-compacte (S) | 2 405 à 2 830 L (85 à 99 pi ³) |
| Compacte (C) | 2 830 à 3 115 L (100 à 109 pi ³) |
| Intermédiaire (M) | 3 115 à 3 400 L (110 à 119 pi ³) |
| Grande berline (L) | 3 400 L (120 pi ³) ou plus |
| Familiale | |
| Petite (WS) | moins de 3 680 L (130 pi ³) |
| Intermédiaire (WM) | 3 680 à 4 530 L (130 à 159 pi ³) |
| Camions légers | |
| Catégorie de véhicule | Poids nominal brut du véhicule |
| Camionnette | |
| Petite (PS) | moins de 2 722 kg (6 000 lb) |
| Ordinaire (PL) | 2 722 à 3 856 kg (6 000 à 8 500 lb) |
| Véhicule utilitaire sport | |
| Petit (US) | moins de 2 722 kg (6 000 lb) |
| Ordinaire (UL) | 2 722 à 4 536 kg (6 000 à 10 000) |
| Fourgonnette (V) | moins de 3 856 kg (8 500 lb) |
| Fourgon | |
| Cargaison (VC) | moins de 3 856 kg (8 500 lb) |
| Passager (VP) | moins de 4 536 kg (10 000 lb) |
| Véhicule à usage spécial (SP) | moins de 3 856 kg (8 500 lb) |

Annexe 3. Description des variables et nomenclature des données de la SAAQ

NOSEQ_VEH [\$15] : Numéro séquentiel des observations des fichiers de données.

NEQ [\$10] : Numéro d'entreprise du Québec (seulement pour les NEQ dans les bases de données de la SAAQ).

NOM_PERSN [\$60] : Nom du propriétaire d'un véhicule (seulement pour les propriétaires dont le NEQ se trouve dans les bases de données de la SAAQ).

NIV [\$17] : Numéro d'identification du véhicule – Code à 17 positions identifiant de façon unique un véhicule et permettant d'en déterminer certaines caractéristiques.

MAR [\$5] : Marque - Identifie la marque reconnue par le manufacturier d'un véhicule. Il s'agit d'un code à 5 positions qui a comme source le logiciel VINTelligence.

MAR_VINTEL [\$50] : Marque - Identifie la marque du véhicule tel que décodé par le logiciel VINTelligence à partir du NIV du véhicule.

MOD [\$5] : Modèle - Identifie le modèle reconnu par le manufacturier d'un véhicule. Il s'agit d'un code à 5 positions qui a comme source le logiciel VINTelligence.

MOD_VINTEL [\$50] : Modèle - Identifie le modèle du véhicule tel que décodé par le logiciel VINTelligence à partir du NIV du véhicule.

ANV [6.] : Année du modèle - Identifie l'année du modèle du véhicule tel que désigné par le manufacturier.

CYL2 [\$1] : Nombre de cylindres - Identifie le nombre de cylindres du moteur d'un véhicule.

| | |
|-------|-----------------------------------|
| 0 | Absence d'information |
| 1 à 8 | Nombre de cylindres |
| 9 | Autres ou inconnus |
| R | Plus de 10 cylindres |
| blanc | Plaque amovible ou valeur erronée |

CARB [\$1] : Type de carburant - Identifie le type de carburant ou le mode de propulsion du véhicule.

| | |
|-------|---|
| A | Autre |
| C | Hydrogène [nouveau code en 2017] |
| D | Diésel |
| E | Essence |
| H | Hybride [Avant 2017] |
| H | Hybride non branchable [à partir de 2017] |
| L | Électricité |
| M | Méthanol |
| N | Gaz naturel compressé |
| P | Propane |
| S | Non-propulsé |
| T | Éthanol |
| W | Hybride branchable [nouveau code en 2017] |
| blanc | Plaque amovible ou non précisé |

Remarque : Avant 2017, tous les hybrides, branchables ou non, étaient identifiés par le code « H ». À partir de 2017, le code « H » prend donc la signification d'hybride non branchable.

MASN [8.] : Masse nette – Identifie la masse nette du véhicule en kilogramme (6 chiffres).

TYUTILN [\$5] : Type d'utilisation - Identifie l'usage du véhicule.

| | |
|-------|--|
| ADAPT | Véhicule de promenade adapté appartenant à un titulaire de certificat d'opérateur de radio-amateur |
| AMBUL | Ambulance |
| AUTRE | Sans utilisation spécifique |
| COMPR | Véhicule à usage professionnel ou propriété d'une entreprise; véhicule servant au transport de biens |
| COMVM | Véhicule utilitaire sport de plus de 3 000 kg - utilisation affaire |
| CORBI | Corbillard |
| DECOC | Démonstration et courtoisie pour véhicules de plus de 3 000 kg |
| DECOG | Démonstration et courtoisie pour véhicules de 500 kg à 3 000 kg |
| DECOP | Démonstration et courtoisie pour petits véhicules (de 1 à 500 kg) |
| DENEI | Véhicule affecté au déneigement |
| DEPAN | Dépanneuse |
| ECOND | Apprentissage de la conduite automobile |
| EQUIP | Transport équipement |
| HABAD | Habitation motorisé adapté de 3 000 kg et moins appartenant à un titulaire de certificat d'opérateur de radio-amateur |
| HABIC | Habitation motorisée de plus de 3 000 kg utilisée à des fins professionnelles ou propriété d'une entreprise |
| HABIT | Utilisation d'une habitation motorisée, autre que HABAD, HABIC, HABM1 ou HABMO |
| HABMO | Habitation motorisée de 3 000 kg ou moins appartenant à une personne physique |
| HIVER | Utilisation d'un véhicule-outil d'hiver, poste de travail intégré au poste de conduite |
| LOCAT | Motoneige pour location à long terme |
| PERSO | Utilisation à des fins personnelles |
| PROM1 | Automobile d'un diplomate ou d'un consul |
| PROME | Usage personnel |
| TBMFA | Lors de baptême, mariage, funérailles ou avec un véhicule antique |
| TBRGN | Transport de biens autre que le vrac exigeant un permis de la CTQ |
| TPREC | Transport d'écoliers |
| TPRGL | Transport de personnes avec limousine de grand luxe exigeant un permis de la CTQ |
| TPRPE | Transport de personnes avec autobus public |
| TPRTA | Transport de personnes avec un taxi exigeant un permis de la CTQ |
| TPRTB | Transport de personnes avec un taxi exigeant un permis de la CTQ, pour le transport de bénéficiaires du réseau de la santé |
| TPRTS | Transport de personnes avec limousine exigeant un permis de la CTQ |
| TPRUQ | Avec un autobus public membre de l'ATUQ |
| TPSPE | Transport de personnes avec autobus privé |
| URGEN | Utilisation d'un véhicule d'urgence |

TYUTILR [\$2] : Type d'utilisateur - Identifie le type d'utilisateur associé à une autorisation de circuler.

| | |
|----|--|
| AC | Ancien combattant |
| AD | Adapté pour exempter de la taxe sur les grosses cylindrées |
| AG | Agriculteur |
| CC | Corps consulaire et délégation commerciale |
| CD | Représentant de l'organisation de l'aviation civile internationale |
| CG | Commerçant et commerçant-recycleur |
| EA | Personne physique bénéficiant des mêmes privilèges qu'un agriculteur |
| EP | Autobus publique exempté de permis voyageur |
| GC | Gouvernement du Canada |
| GM | Commission scolaire, centre hospitalier, institution vouée à des fins charitables et fabrique d'une paroisse |
| GQ | Gouvernement du Québec |
| PK | Propriétaire d'un pick-up d'une masse nette entre 3 001 kg et 4 000 kg |
| RA | Titulaire d'une licence de radio amateur |
| SP | Sans exemption ni privilège |
| ST | Sous-traitance |
| SU | Location à sens unique |

TYLIEU [\$2] : Type de lieu - Identifie dans quel secteur routier l'autorisation est valide.

| | |
|----|--|
| ED | Immatriculation selon l'entente IRP, Québec est « juridiction délivrante » |
| GP | Gare, port et aéroport [voir la remarque] |
| HR | Hors route (en dehors des chemins publics) |
| M7 | Circulation restreinte aux zones où la vitesse maximale n'est pas supérieure à 70 km/h |
| NR | Routes non reliées au réseau routier |
| RE | Taxi régional |
| SQ | Sans restriction au Québec |
| UR | Taxi urbain |

Remarque : Les véhicules autorisés à circuler uniquement dans les gares, les ports ou les aéroports ont été retirés du fichier.

TYVEH [\$2] : Type de véhicule - Identifie la configuration physique du véhicule.

| | |
|----|--|
| AB | Autobus ou minibus |
| AT | Plaque amovible |
| AU | Automobile |
| CA | Camion |
| CY | Cyclomoteur |
| MC | Motocyclette |
| MN | Motoneige |
| NV | Autre type de véhicule hors-route autre que MN, VT et VO |
| SN | Souffleuse à neige |
| VO | Véhicule-outil (véhicule conçu pour un travail par lui-même et muni à cette fin en permanence de son outillage), tracteur de ferme |
| VT | Véhicule tout terrain à 3 ou 4 roues |

CLAS [\$3] : Code de trois positions servant à établir la classification utilisée dans les publications statistiques de la SAAQ. La première position indique la grande catégorie d'utilisation du véhicule alors que les 2^e et 3^e positions représentent le type de véhicule.

| | |
|-----|---|
| BCA | Utilisation à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales - Transport de biens par poids lourd. |
| | Type de véhicule : Camion ou tracteur routier de plus de 3 000 kg. |
| CAU | Utilisation à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales. |
| | Type de véhicule : Automobile ou camion léger de 3 000 kg ou moins. |
| | Comprend: voiture de location, de livraison, de police, appartenant au gouvernement, etc. |
| CCY | Utilisation à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales. |
| | Type de véhicule : Cyclomoteur. |
| CHM | Utilisation à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales. |
| | Type de véhicule : Habitation motorisée. |
| CMC | Utilisation à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales. |
| | Type de véhicule : Motocyclette. |
| COT | Utilisation à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales. |
| | Type de véhicule : Autres (corbillard, ambulance, dépanneuse, véhicule d'une école de conduite, véhicule d'équipement). |
| CVO | Utilisation à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales. |
| | Type de véhicule : Véhicule-outil (incluant les souffleuses). |
| CXX | Utilisation à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales. |
| | Type de véhicule : Autres (ce sont les plaques amovibles utilisées par les commerçants de véhicules automobiles). |
| HAB | Utilisation hors réseau (sur un terrain privé ou dans une localité non reliée au réseau routier). |
| | Type de véhicule : Autobus. |
| HAU | Utilisation hors réseau (sur un terrain privé ou dans une localité non reliée au réseau routier). |
| | Type de véhicule : Automobile ou camion léger. |
| HCA | Utilisation hors réseau (sur un terrain privé ou dans une localité non reliée au réseau routier). |
| | Type de véhicule : Camion ou tracteur routier. |
| HCY | Utilisation hors réseau (sur un terrain privé ou dans une localité non reliée au réseau routier). |
| | Type de véhicule : Cyclomoteur. |
| HMN | Utilisation hors réseau (sur un terrain privé ou dans une localité non reliée au réseau routier). |
| | Type de véhicule : Motoneige ou autoneige. |
| HOT | Utilisation hors réseau (sur un terrain privé ou dans une localité non reliée au réseau routier). |
| | Type de véhicule : Autres. |

| | |
|-----|--|
| HVO | Utilisation hors réseau (sur un terrain privé ou dans une localité non reliée au réseau routier). |
| | Type de véhicule : Véhicule-outil (incluant les souffleuses). |
| HVT | Utilisation hors réseau (sur un terrain privé ou dans une localité non reliée au réseau routier). |
| | Type de véhicule : Véhicule tout-terrain (motoquads, autoquads, motocyclettes tout-terrain, véhicules hors route à trois roues et autres véhicules tout-terrain motorisés destinés à un usage hors des chemins publics). |
| PAU | Utilisation promenade. |
| | Type de véhicule : Automobile ou camion léger. |
| PCY | Utilisation promenade. |
| | Type de véhicule : Cyclomoteur. |
| PHM | Utilisation promenade. |
| | Type de véhicule : Habitation motorisée. |
| PMC | Utilisation promenade. |
| | Type de véhicule : Motocyclette. |
| RAB | Utilisation circulation restreinte (route de 70 km/h ou moins). |
| | Type de véhicule : Autobus. |
| RAU | Utilisation circulation restreinte (route de 70 km/h ou moins). |
| | Type de véhicule : Automobile ou camion léger. |
| RCA | Utilisation circulation restreinte (route de 70 km/h ou moins). |
| | Type de véhicule : Camion ou tracteur routier. |
| RHM | Utilisation circulation restreinte (route de 70 km/h ou moins). |
| | Type de véhicule : Habitation motorisée. |
| RMC | Utilisation circulation restreinte (route de 70 km/h ou moins). |
| | Type de véhicule : Motocyclette. |
| RMN | Utilisation circulation restreinte (route de 70 km/h ou moins). |
| | Type de véhicule : Motoneige ou autoneige. |
| ROT | Utilisation circulation restreinte (route de 70 km/h ou moins). |
| | Type de véhicule : Autres. |
| TAB | Utilisation à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales - Transport de personnes. |
| | Type de véhicule : Autobus (sauf les autobus scolaires). |
| TAS | Utilisation à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales - Transport de personnes. |
| | Type de véhicule : Autobus scolaire. |
| TTA | Utilisation à des fins institutionnelles, professionnelles ou commerciales - Transport de personnes. |
| | Type de véhicule : Taxi. |

RTA [\$3] : Région de tri d'acheminement - Identifie les trois premiers caractères du code postal du lieu de résidence du propriétaire du véhicule.

Remarque : Une valeur manquante indique que le lieu de résidence du propriétaire du véhicule n'est pas au Québec.

MUNI [\$5] et NOM_MUNI [\$48] : Identifie le code et le nom de la municipalité de résidence du propriétaire du véhicule.

REGION [\$2] et NOM_REGION [\$40] : Identifie le code et le nom de la région administrative de résidence du propriétaire du véhicule.

ANNEE_DEBUT [8.] : Identifie l'année de la toute première émission d'une autorisation de circuler (**l'autorisation est attribuée à une combinaison propriétaire/véhicule**).

ANNEE_DOSS_VEH [8.] : Identifie l'année de création du dossier du véhicule à la SAAQ.

DATE_DOSS_VEH [8.] : Identifie la date de création du dossier du véhicule à la SAAQ.

SEXE [\$1] : Sexe du propriétaire d'un véhicule (personne physique seulement).

DT_NAISS [8.] : Date de naissance du propriétaire d'un véhicule (personne physique seulement).

Annexe 4. Liste des fabricants selon la marque et l'année-modèle

| GROUPE | MARQUE | PÉRIODE | REMARQUES |
|--------------|---------------|-----------|---|
| ASTON MARTIN | ASTON MARTIN | ≥2007 | Avant 2007 associé à FORD |
| AVTOVAZ | LADA | 1988-1998 | Disparition en 1998 |
| BENTLEY | BENTLEY | ≤1997 | Associé à Volkswagen après 1997 |
| BMW | BMW | | |
| | MINI | | |
| | ROLLS ROYCE | ≥2003 | Avant 2003 associé à ROLLS ROYCE |
| CHRYSLER* | AMC | | |
| | CHRYSLER | | |
| | DODGE | | |
| | EAGLE | | |
| | JEEP | | |
| | MERCEDES-BENZ | 1999-2007 | Avant 1999 et après 2007 associé à MERCEDES-BENZ |
| | MITSUBISHI | 2001-2004 | Avant 2001 et après 2004 associé à MITSUBISHI |
| | PLYMOUTH | | |
| DAEWOO | DAEWOO | | |
| | PASSPORT | | |
| FIAT | ALFA ROMEO | | |
| | FERRARI | | |
| | MASERATI | | |
| FORD | ASTON MARTIN | <2007 | Après 2007 associé à ASTON MARTIN |
| | FORD | | |
| | JAGUAR | 1990-2007 | Avant 1990 associé à JAGUAR, après 2007 associé à JAGUAR LAND ROVER |
| | LAND ROVER | 1999-2007 | Avant 1999 associé à LAND ROVER, après 2007 associé à JAGUAR LAND ROVER |
| | LINCOLN | | |
| | MAZDA | 1997-2008 | Avant 1997 et après 2008 associé à MAZDA |
| | MERCURY | | |
| | MERKUR | | |
| | VOLVO | 1999-2009 | Avant 1999 associé à VOLVO |
| GM | ASUNA | | |
| | BUICK | | |
| | CADILLAC | | |
| | CHEVROLET | | |
| | GEO | | |
| | GMC | | |
| | HUMMER | ≤2009 | |
| | OLDSMOBILE | | |
| | PONTIAC | | |
| | SAAB | 1990-2009 | Avant 1990 associé à SAAB |
| | SATURN | | |
| HONDA | ACURA | | |

| | | | |
|-------------------|---------------|----------------|--|
| | HONDA | | |
| HYUNDAI | HYUNDAI | | |
| ISUZU | ISUZU | | |
| JAGUAR | JAGUAR | <1990 | 1990-2007 associé à FORD, après 2007 associé à JAGUAR LAND ROVER |
| JAGUAR LAND ROVER | JAGUAR | >2007 | Avant 1990 associé à JAGUAR, 1990-2007 associé à FORD |
| | LAND ROVER | >2007 | Avant 1999 associé à LAND ROVER, 1999-2007 associé à FORD |
| KIA | KIA | | |
| LAMBORGHINI | LAMBORGHINI | ≤1997 | Après 1997 associé à VOLKSWAGEN |
| LAND ROVER | LAND ROVER | <1999 | 1999-2007 associé à FORD après 2007 associé à JAGUAR LAND ROVER |
| LOTUS | LOTUS | | |
| MAZDA | MAZDA | <1997 et >2008 | 1997-2008 associé à FORD |
| MERCEDES-BENZ | MERCEDES-BENZ | <1997 et >2007 | 1997-2007 associé à CHRYSLER |
| | SMART | >2007 | Avant 2007 associé à CHRYSLER |
| MITSUBISHI | MITSUBISHI | <2001 et >2004 | 2001-2004 associé à CHRYSLER |
| NISSAN | INFINITI | | |
| | NISSAN | | |
| PEUGEOT | PEUGEOT | | |
| PORSCHE | PORSCHE | | |
| ROLLS ROYCE | ROLLS ROYCE | <2003 | Après 2003 associé à BMW |
| SAAB | SAAB | <1990 | 1990-2010 associé à GM |
| SUBARU | SUBARU | | |
| SUZUKI | SUZUKI | | |
| TOYOTA | LEXUS | | |
| | SCION | | |
| | TOYOTA | | |
| VOLKSWAGEN | AUDI | | |
| | BENTLEY | ≥1997 | Avant 1997 associé à BENTLEY |
| | VOLKSWAGEN | | |
| | LAMBORGHINI | ≥1998 | Avant 1998 associé à LAMBORGHINI |
| VOLVO | VOLVO | <1999 | Après 1999 associé à FORD |

* Le nom Chrysler est utilisé sur toute la période d'analyse même si de 1998 à 2007 Chrysler faisait partie du groupe Daimler-Chrysler.