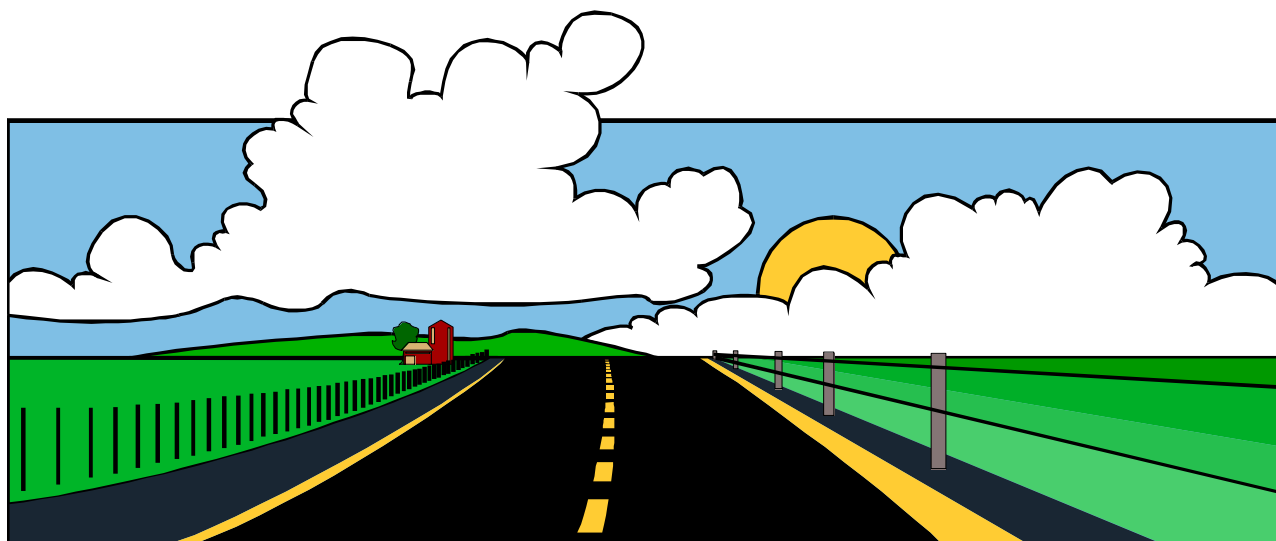




Enquête sur les véhicules au Canada

Trimestre 2, 2001



Transports
Canada



Conseil Canadien des Administrateurs
en Transport Motorisé



Statistique
Canada

Canada

Des données sous plusieurs formes

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur Internet, disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiolingue et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de la présente publication ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-0068) ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

Vous pouvez également visiter notre site sur le Web :
<http://www.statcan.ca>

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale des centres de consultation régionaux.

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1 800 363-7629
Numéro pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1 800 267-6677

Renseignement sur les commandes/abonnements

Les prix n'incluent pas la taxe de vente

Faites parvenir votre commande à Statistique Canada, Division des opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6 ou téléphonez au **(613) 951-7277** ou **1 800 700-1033**, par télécopieur au **(613) 951-1584** ou **1 800 889-9734** ou via l'Internet: order@statcan.ca. Pour changement d'adresse veuillez fournir votre ancienne et nouvelle adresse. On peut aussi se procurer les publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés, des librairies locales et des bureaux locaux de Statistique Canada.

Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistique Canada

division des transports

Enquête sur les véhicules au Canada

Trimestre 2, 2001

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2002

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de Transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Février 2002

N° 53F0004XIF au catalogue

Périodicité : trimestrielle

ISSN 1496-3744

Ottawa

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

.	<i>indisponible pour toute période de référence</i>
..	<i>indisponible pour une période de référence précise</i>
...	<i>n'ayant pas lieu de figurer</i>
<i>p</i>	<i>préliminaire</i>
<i>r</i>	<i>rectifié</i>
<i>x</i>	<i>confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique</i>
<i>A</i>	<i>excellente</i>
<i>B</i>	<i>très bonne</i>
<i>C</i>	<i>bonne</i>
<i>D</i>	<i>acceptable</i>
<i>E</i>	<i>à utiliser avec prudence</i>
<i>F</i>	<i>trop peu fiable pour être publié</i>

La qualité des estimations qui ne sont pas suivies d'un signe qualitatif est « bonne ou supérieure ».

Remerciements

La présente publication a été préparée à la division des transports sous la direction générale de **Gord Baldwin**, directeur de la Division des transports et de **John Ross**, Chef de la Section de camionnage.

Les principaux auteurs de cette publication étaient **Adam Wronski** et **Wendy Christoff**.

Les personnes suivantes ont participé à la collecte et la préparation des données :

La Division des transports, Enquête sur les véhicules au Canada

Wendy Christoff, Mike Fahey, Sean Fagan, Ruth Powell, Linda Manolikakis

La Division des transports, Système et intégration des données

Serge Robert, Mustapha Khan

La Division des méthodes d'enquêtes auprès des entreprises

Adam Wronski, Peter Xiao, Daniel Finch, Jean-François Bastien

La Division des opérations et de l'intégration

Jacques Beauchamp, Julie Gagnon, section ITAO

La Division de la recherche et du développement des opérations

Ghislaine Desgagné

Counsel Canadien des administrateurs en transport motorisé et Administrateurs provinciaux et territoriaux des bureaux d'immatriculation des véhicules

Une note spéciale d'appréciation va à Transports Canada qui par leur vision d'avenir et leur financement ont rendu cette enquête possible.

1. INTRODUCTION.....	8
2. VUE D'ENSEMBLE DE L'ENQUÊTE.....	8
3. CONCEPTS ET DÉFINITIONS.....	9
3.1 LA POPULATION D'INTÉRÊT	9
3.2 DÉFINITIONS DES VARIABLES ESTIMÉES	9
3.3 DÉFINITIONS DES CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES	9
3.4 DÉFINITIONS DES CARACTÉRISTIQUES D'UTILISATION DES VÉHICULES	10
4. MÉTHODES	11
4.1 PLAN DE SONDAGE.....	11
4.1.1 <i>Population observée</i>	11
4.1.2 <i>Plan d'échantillonnage</i>	11
4.1.3 <i>Taille de l'échantillon</i>	12
4.2 COLLECTE ET TRAITEMENT DES DONNÉES	12
4.2.1 <i>Collecte des données</i>	12
4.2.2 <i>Vérification et imputation</i>	13
4.2.3 <i>Estimation</i>	13
5. QUALITÉ DES DONNÉES	14
5.1 SOURCES D'ERREURS	14
5.2 ERREUR D'ÉCHANTILLONNAGE.....	14
5.3 ERREURS NON DUES À L'ÉCHANTILLONNAGE	14
5.3.1 <i>Erreurs de couverture</i>	15
5.3.2 <i>Erreurs de réponse</i>	15
5.3.3 <i>Erreurs de non-réponse</i>	16
5.3.4 <i>Erreurs de traitement</i>	16
5.4 MESURES DE LA QUALITÉ	16
5.4.1 <i>Taux de réponse</i>	16
5.4.2 <i>Taux d'imputation relatif et pourcentage des véhicules-jours imputés</i>	17
5.4.3 <i>Coefficient de variation</i>	18
5.4.4 <i>Indicateur de qualité</i>	18
5.5 NOTES AUX FIN DE COMPARAISONS CHRONOLOGIQUES	18
6. GLOSSAIRE	20

LISTE DES TABLEAU

1. NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LA JURIDICTION	21
2. NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION SELON LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VÉHICULE – VÉHICULES JUSQU'À 4,5 T.....	22
3. NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION SELON LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VÉHICULE – CAMIONS DE 4,5 T À 15 T.....	23
4. NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VÉHICULE – CAMIONS DE PLUS DE 15 T.....	24
5. NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION SELON LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VÉHICULE – AUTOBUS	25
6. NOMBRE DE VÉHICULES DANS LE CHAMP DE L'ENQUÊTE SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LA JURIDICTION	26
7. NOMBRE DE VÉHICULES DANS LE CHAMP DE L'ENQUÊTE SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET L'ANNÉE DU VÉHICULE.....	27
8. NOMBRE DE VÉHICULES DANS LE CHAMP DE L'ENQUÊTE SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARROSSERIE DU VÉHICULE	28
9. NOMBRE DE VÉHICULES DANS LE CHAMP DE L'ENQUÊTE SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARBURANT	29
10. VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LA JURIDICTION	30
11. PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LA JURIDICTION	31
12. VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET L'ANNÉE DU VÉHICULE	32
13. PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET L'ANNÉE DU VÉHICULE	33
14. VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARROSSERIE DU VÉHICULE	34
15. PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARROSSERIE DU VÉHICULE	35
16. VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARBURANT	36
17. PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARBURANT	37
18. VÉHICULES -KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE JOUR DE LA SEMAINE	38
19. PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE JOUR DE LA SEMAINE	39
20. VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE GROUPE D'ÂGE DU CONDUCTEUR	40
21. PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE GROUPE D'ÂGE DU CONDUCTEUR	41
22. VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE LE SEXE DU CONDUCTEUR	42
23. PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE SEXE DU CONDUCTEUR	43
24. VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET L'HEURE DU JOUR	44
25. PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET L'HEURE DU JOUR	45
26. VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES	46
27. PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES	47
28. VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DU JOUR	48
29. PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DU JOUR	49
30. VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE ROUTE	50
31. PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE ROUTE	51
32. PASSAGERS-KM SELON LE GROUPE D'ÂGE DES PASSAGERS – VÉHICULES JUSQU'À 4,5 T	52
33. PASSAGERS -KM ET VÉHICULES-KM SELON LA RAISON DU DÉPLACEMENT – AUTOBUS.....	53
34. VÉHICULES-KM SELON LE GROUPE DE VÉHICULE ET LA RAISON DU DÉPLACEMENT – VÉHICULES JUSQU'À 4,5 T.....	54
35. PASSAGERS-KM SELON LE GROUPE DE VÉHICULE ET ET LA RAISON DU DÉPLACEMENT – VÉHICULES JUSQU'À 4,5 T	55
36. VÉHICULES -KM SELON LE GROUPE DE VÉHICULE ET ET LA RAISON DU DÉPLACEMENT – CAMIONS DE 4,5 T ET PLUS	56
37. PASSAGERS-KM-KM SELON LE GROUPE DE VÉHICULE ET ET LA RAISON DU DÉPLACEMENT – CAMIONS DE 4,5 T ET PLUS	57
38. VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE, LE TYPE DU JOUR ET L'HEURE DU JOUR	58
39. PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE, LE TYPE DU JOUR ET L'HEURE DU JOUR	59
40. VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE, LE GROUPE D'ÂGE DU CONDUCTEUR ET LE SEXE DU CONDUCTEUR	60
41. PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE, LE GROUPE D'ÂGE DU CONDUCTEUR ET LE SEXE DU CONDUCTEUR	61
42. CARBURANT ACHETÉ SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARBURANT	62

FAITS SAILLANTS

- Pendant ce trimestre, plus que 17,3 millions de véhicules étaient classés dans le champ de l'Enquête sur les véhicules au Canada.
- D'après les estimations, ces véhicules ont parcouru 78,7 milliards de kilomètres entre le 1er avril et le 30 juin 2001.
- Pendant ce trimestre, les véhicules de poids brut de moins de 4 500 kg ont parcouru en moyenne 4 325 kilomètres tandis que les plus gros camions (les camions de poids brut de 15 000 kg ou plus) ont parcouru en moyenne 18 200 kilomètres.

1. INTRODUCTION

Sans mesures régulières de l'activité des véhicules sur route, les statistiques sur l'activité de transport au Canada étaient insuffisantes. Alors que les véhicules dominent le transport de passagers et de marchandises, il n'existait pas de mesures du total de véhicules-kilomètres ou de passagers-kilomètres.

L'Enquête sur les véhicules au Canada (EVC), élaborée à la demande de Transports Canada, vise à combler cette lacune statistique. L'enquête donne des estimations annuelles des véhicules-kilomètres parcourus, réparties par type de véhicule et caractéristique, comme l'âge et le sexe du conducteur, la période de la journée et la saison. Les résultats seront la principale source de renseignements sur l'utilisation des véhicules sur route pour les chercheurs et les membres du public que ces questions intéressent.

Transports Canada a l'intention de combiner ces données avec d'autres pour améliorer la sécurité routière, suivre la consommation de carburant et étudier les effets de l'utilisation des véhicules sur l'environnement.

Le présent document présente les concepts et les méthodes utilisées et traite de la qualité des données. Toutes les informations présentées dans ce document réfèrent au deuxième trimestre de 2001.

2. VUE D'ENSEMBLE DE L'ENQUÊTE

L'EVC est une enquête à participation volontaire, fondée sur les véhicules, qui donne des estimations annuelles de l'activité sur route (véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres) des véhicules immatriculés au Canada. Un échantillon trimestriel de véhicules est tiré des listes d'immatriculation des véhicules fournies par les gouvernements provinciaux et les territoriaux.

La composante provinciale de l'enquête comprend deux volets. Le premier est une interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO) des propriétaires des véhicules immatriculés échantillonnés. Cette interview sert à recueillir certains renseignements généraux sur l'utilisation du véhicule ainsi qu'à demander au répondant de remplir un carnet de bord pendant sept jours. Le carnet de bord lui est alors envoyé par la poste. S'il est impossible de rejoindre les répondants par téléphone, on leur poste le carnet avec un bref questionnaire pour leur demander certains des renseignements normalement recueillis pendant l'ITAO.

La composante territoriale de l'enquête comprend deux cartes postales, dont l'une est postée aux répondants au début du trimestre et l'autre à la fin du trimestre. La première demande aux répondants de prendre une lecture de l'odomètre au début du premier jour du trimestre. Tous ceux qui renvoient la première carte postale en reçoivent une seconde, qui leur demande de prendre une nouvelle lecture de l'odomètre au début du premier jour du trimestre suivant. Ces deux lectures d'odomètre permettent de calculer la distance parcourue par le véhicule pendant le trimestre.

La collecte des données de l'enquête a débuté le 1^{er} février 1999. Seulement huit listes provinciales / territoriales d'immatriculation des véhicules sont arrivées à temps pour figurer dans l'échantillon à l'époque, mais les autres listes sont arrivées avant la fin de l'année 1999. Depuis le 1^{er} octobre 1999, l'enquête comprend les véhicules de chaque province et territoire.

L'EVC donne des estimations annuelles et trimestrielles du transport sur route des véhicules immatriculés au Canada. Les estimations sont données par type de véhicule et d'autres variables, comme les caractéristiques des conducteurs et des véhicules, la période de la journée et la saison.

Les utilisateurs qui veulent des renseignements supplémentaires de Statistique Canada peuvent les obtenir sur demande en s'adressant à la Division des transports (613-951-2486, laroque@statcan.ca, télécopieur 613-951-0579).

3. CONCEPTS ET DÉFINITIONS

3.1 LA POPULATION D'INTÉRÊT

Les *véhicules dans le champ* de l'EVC comprennent tous les véhicules motorisés, à l'exclusion des motocyclettes, des véhicules hors route (p. ex., motoneiges, motodunes, amphibies) et du matériel spécial (p. ex., grues, balayeuses mécaniques, chasse-neige et rétrocaveuses) immatriculés au Canada à n'importe quel moment durant la période de référence et qui n'ont pas été mis hors service ou envoyés à la récupération.

La *population d'intérêt* comprend tous les véhicules-jours tirés des véhicules dans le champ de l'EVC et des jours compris dans la période de référence de l'enquête.

3.2 DÉFINITIONS DES VARIABLES ESTIMÉES

Les *véhicules-kilomètres* sont la distance parcourue par les véhicules sur route.

Les *passagers-kilomètres* sont la somme des distances parcourues par les passagers individuels. Pour les camions dont le poids brut est de 4,5 tonnes ou plus (voir la définition de *type de véhicule* ci-après) et pour les autobus de transport urbain, la déclaration des passagers n'est pas nécessaire. Par conséquent, ces passagers ne sont pas compris dans les estimations du nombre de passagers-kilomètres. De même, le nombre de passagers se calcule en fonction de la moyenne du nombre de passagers au début de chaque déplacement et du nombre de passagers à la fin de chaque déplacement (voir la définition de *déplacement* ci-après), auquel s'ajoute le conducteur.

Le *carburant acheté* est la quantité de carburant acheté pour faire rouler les véhicules. Cela comprend les achats effectués pour l'exploitation hors route du véhicule. Ces achats sont jugés, par contre, négligeables.

Le *nombre de véhicules sur les fichiers d'immatriculation* est la moyenne entre le nombre de véhicules immatriculés sur les listes d'immatriculation au début de la période de référence et à la fin de celle-ci.

Le *nombre de véhicules dans le champ de l'enquête* représente l'estimation du nombre moyen de véhicules immatriculés au cours du trimestre compte tenu des fichiers d'immatriculation et des réponses à l'enquête. Cette estimation peut différer légèrement du nombre de véhicules sur les fichiers d'immatriculation puisqu'elle tient compte des résultats mis en lumière par l'enquête. Il est à noter que ce nombre de véhicules dans le champ de l'enquête comprend à la fois les véhicules qui ont été utilisés ou non sur les routes au cours de la période de référence.

3.3 DÉFINITIONS DES CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES

Le *type de véhicule* reflète la classification créée pour l'EVC en fonction des renseignements contenus dans les fichiers d'immatriculation des véhicules. Il y a quatre types de véhicules. Les *autobus* sont identifiés en premier. Les autres véhicules sont ensuite répartis en trois groupes de masse : *véhicules légers* dont le poids brut est inférieur à 4,5 tonnes, *camions* dont le poids brut est de *4,5 tonnes ou plus et moins de 15 tonnes*, et *camions* dont le poids brut est de *15 tonnes ou plus*.

Le *genre de carrosserie* est déterminé par le répondant. Le répondant doit choisir entre : voiture, familiale, fourgonnette, véhicule utilitaire sport, camionnette de type «pick-up», camion porteur, tracteur, autobus et autre. Les réponses manquantes ou inhabituelles sont vérifiées dans les fichiers d'immatriculation lorsque possible.

Le *genre de carburant* est déterminé en fonction des renseignements contenus dans les fichiers d'immatriculation. Les véhicules sont divisés en trois classes : véhicules à essence, véhicules au diesel et véhicules utilisant une autre source d'énergie.

L'*année automobile du véhicule* est établie d'après les renseignements contenus dans les fichiers d'immatriculation.

3.4 DÉFINITIONS DES CARACTÉRISTIQUES D'UTILISATION DES VÉHICULES

La définition de déplacement selon l'EVC déterminent les caractéristiques du déplacement. La définition de ce qui constitue un déplacement dépend du type de véhicule :

Pour les autobus, si l'un ou l'autre des événements ci-après s'est produit :

- il y a un arrêt de plus de 30 minutes
- le conducteur change
- il y a un changement dans le type de service fourni par l'autobus
- tous les usagers sont descendus et un autre déplacement commence (cela ne s'applique pas au service urbain régulier)

Pour les véhicules légers, si l'un ou l'autre des événements ci-après s'est produit :

- il y a un arrêt de plus de 30 minutes
- le conducteur change
- la raison du déplacement change

Pour les véhicules (camions) d'une masse de 4,5 tonnes ou plus, si l'un ou l'autre des événements suivants s'est produit :

- il y a un arrêt de plus de 30 minutes
- le conducteur change
- la raison ou l'utilisation du véhicule change
- la configuration du camion change
- le chargement passe de chargé à vide ou l'inverse

Pour chaque déplacement, les renseignements suivants sont recueillis :

- Heures et dates du début et de la fin du déplacement, qui servent à déterminer la période de la journée et le jour de la semaine où le déplacement a lieu.
- Le groupe d'âge du conducteur et le sexe du conducteur.
- La raison du déplacement, déterminée par le répondant. S'il y a plusieurs raisons, le répondant est prié d'indiquer la principale raison du déplacement. Les raisons multiples ne sont pas admises. Le choix de la raison est fonction du type de véhicule.
- Si des marchandises dangereuses sont transportées (selon la définition de la loi sur le transport des marchandises dangereuses). Ceci est sans objet pour les autobus.
- Nombre de kilomètres parcourus sur des routes où la limite de vitesse affichée est de 80 km/h ou plus
- Groupe d'âge (0-4, 5-14 et 15 ans et plus) des passagers et nombre de passagers dans chaque groupe, afin de calculer le nombre de passagers-kilomètres, à l'exception des autobus de service urbain régulier. L'information sur l'âge des passagers est recueillie seulement dans le cas des véhicules légers. Voir 3.2. Dans le cas des autres véhicules seulement le nombre de passagers est recueilli.
- Configuration du camion pour les véhicules (camions) d'une masse de 4,5 tonnes ou plus.
- Coût (dans le cas des véhicules légers et les autobus) ou quantité (dans le cas des camions et des autobus) de carburant acheté.

4. MÉTHODES

L'EVC est une enquête trimestrielle. Le plan de sondage permet également de calculer des estimations annuelles fondées sur les données recueillies pendant les quatre trimestres.

4.1 PLAN DE SONDAJE

4.1.1 Population observée

La population observée a été tirée des listes d'immatriculation des véhicules des 13 secteurs de compétence (les gouvernements des dix provinces et trois territoires), qui ont été communiquées à Statistique Canada trois mois avant le début de la période de référence. Par conséquent, un échantillon est tiré parmi les véhicules motorisés ayant une immatriculation valide dans l'une ou l'autre des provinces ou l'un ou l'autre des territoires sur les listes disponibles en janvier 2001. Les motocyclettes, les véhicules hors route (p. ex., motoneiges, motodunes, amphibies) et le matériel spécial (p. ex., grues, balayeuses mécaniques, chasse-neige et rétrocaveuses) sont exclus des listes d'immatriculation. Cette population diffère de la population d'intérêt, les véhicules immatriculés après janvier 2001 n'étant pas inclus par exemple.

Les listes reçues sont soumises à une rigoureuse procédure de préparation :

- En premier lieu, on élimine les véhicules qui sont hors du champ d'enquête (remorques, motocyclettes, matériel de construction, véhicules pour défilés, etc.).
- En second lieu, on élimine les véhicules dont l'immatriculation est expirée.
- Ensuite, on élimine les enregistrements ayant le même numéro d'identification de véhicule (NIV) dans une liste donnée, en conservant celui dont la mise à jour est la plus récente.
- Enfin, on vérifie les enregistrements comportant des données irrégulières.

Le dernier ensemble de listes traitées avant le début de la période de référence était constitué des onze listes fournies à Statistique Canada en janvier 2001 pour l'EVC et des deux listes les plus récentes créées en Décembre 2000 pour le Yukon, le Nunavut et les Territoires du Nord-ouest. L'ensemble des listes préparées de véhicules et l'ensemble des jours dans le deuxième trimestre de 2001 constituent la population observée.

4.1.2 Plan d'échantillonnage

Tous les véhicules faisant partie de la population observée sont stratifiés (regroupés) en 104 strates. En premier lieu, les véhicules sont stratifiés en quatre types de véhicules (autobus, véhicules légers, et deux groupes de camions, voir 3.3) et 13 secteurs de compétence (dix provinces et trois territoires). Puis, aux fins d'efficacité des estimations, ils sont subdivisés en deux strates d'âge des véhicules : véhicules récents et véhicules plus vieux.

Ensuite, un échantillon de véhicules (échantillon du premier degré) est choisi de la population observée. Un échantillon est choisi dans chaque strate. Pour alléger le plus possible le fardeau du répondant, on ne choisit aucun véhicule plus d'une fois pendant quatre trimestres consécutifs dans le cas des provinces (deux trimestres consécutifs pour les territoires), et on utilise les trois premiers caractères du code postal pour étaler l'échantillon sur l'ensemble des régions.

Par la suite, on attribue de façon aléatoire (échantillon du deuxième degré), à chaque véhicule choisi dans l'échantillon de premier degré, sept jours consécutifs commençant dans le trimestre. Dans chaque strate, le premier jour de déclaration est réparti uniformément sur le trimestre, de manière à ce que le nombre de réponses soit uniforme dans le temps et pour chaque jour de la semaine. Cette étape n'est pas appliquée aux véhicules immatriculés dans les trois territoires, puisque seules les lectures d'odomètre sont recueillies (voir 2.).

Puisque l'échantillon est choisi en deux degrés, le poids d'échantillonnage (voir la définition en 6.) est aussi calculé en deux temps. Le poids d'échantillonnage de premier degré est calculé pour chaque véhicule de l'échantillon de premier degré. Ensuite, le poids d'échantillonnage de deuxième degré est calculé pour chaque véhicule-jour choisi dans l'ensemble des journées de la période de référence. Enfin, on multiplie ces deux poids l'un par l'autre pour obtenir le poids final pour un véhicule-jour. On obtient les valeurs pondérées en multipliant les poids finaux et les valeurs recueillies avant de les agréger pour produire les estimations.

4.1.3 Taille de l'échantillon

Pour les dix provinces, on a tiré un total de 4 998 véhicules sur les 17 614 652 figurant dans la population observée. Pour les trois territoires, 2 550 véhicules sur 43 305 ont fait partie de l'échantillon.

4.2 COLLECTE ET TRAITEMENT DES DONNÉES

4.2.1 Collecte des données

La collecte des données pour les véhicules échantillonnés dans les provinces ne se fait pas de la même façon que pour les véhicules échantillonnés dans les territoires.

Collecte pour les provinces

On téléphone aux propriétaires des véhicules immatriculés échantillonnés pour une interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO). Pendant l'interview ITAO, on recueille les renseignements suivants sur chaque véhicule échantillonné : type de véhicule, genre de carburant utilisé, distance parcourue la semaine précédente, certains renseignements sur l'utilisation prévue du véhicule pour les six semaines suivantes, lecture actuelle de l'odomètre, et capacité (en passagers) pour les autobus. Le répondant est ensuite invité à remplir un carnet de bord pendant sept jours. S'il accepte de remplir le carnet, on lui demande des renseignements personnels, comme son nom et son adresse, pour l'envoi postal du carnet pour le véhicule.

Le genre de carnet dépend du type de véhicule. Il y a trois genres de carnets : un carnet pour les autobus, un carnet pour les véhicules légers et un carnet pour les deux autres types de véhicules (camions). Dans tous les cas, les répondants doivent consigner des renseignements sur tous les déplacements effectués dans le véhicule sélectionné sur une période donnée de sept jours. Les données recueillies comprennent des renseignements sur chaque déplacement : heure et date du début et de la fin, durée, raison, nombre et groupe d'âge des passagers, sexe et groupe d'âge du conducteur, achats de carburant, indication de transport de marchandises dangereuses, nombre de kilomètres parcourus sur les routes où la limite de vitesse affichée est de 80 km/h ou plus, et, pour les camions, la configuration.

Dans les cas où l'on ne réussit pas à rejoindre le répondant par téléphone, on poste un carnet de bord accompagné d'un bref questionnaire supplémentaire (pour recueillir certains des renseignements normalement recueillis pendant l'ITAO).

Pour accroître le nombre de réponses, il y a un deuxième contact avec les répondants, soit par téléphone, soit par courrier. Le premier ou le deuxième jour couvert par le carnet, on tente de téléphoner à chaque propriétaire de véhicule qui a accepté pendant l'ITAO de remplir le carnet, pour répondre aux questions qu'il pourrait avoir. Plus tard, on tente de communiquer par téléphone ou par courrier avec tous ceux qui n'ont pas retourné les carnets. Des dispositions spéciales permettant d'alléger le fardeau de réponse de certains des grandes flottes de véhicules qui ont plusieurs véhicules dans l'échantillon.

Collecte pour les territoires

On envoie des cartes postales aux propriétaires des véhicules immatriculés choisis, en leur demandant de donner deux lectures d'odomètre, soit une au début du trimestre et une autre au début du trimestre suivant, et d'indiquer le statut du véhicule (possédé, vendu, mis hors service).

4.2.2 Vérification et imputation

Après la collecte de tous les renseignements nécessaires pour l'enquête, il y a une série de contrôles dont l'objet est de vérifier que les renseignements sont cohérents et que la collecte et la saisie des données n'ont pas introduit d'erreurs. Les données déclarées sont soumises à une vérification d'exhaustivité et de cohérence à l'aide de contrôles automatisés, complétés d'un examen manuel. Les valeurs aberrantes – les valeurs extrêmement grandes déclarées par les répondants – sont traitées manuellement.

Les données manquantes et les données erronées sont imputées par un autre système automatisé. Le système impute les données à l'aide de règles d'imputation différentes, selon le véhicule, les renseignements disponibles et le genre de données à imputer. Par exemple, on peut imputer les données en fonction d'autres réponses pour le même véhicule ou en utilisant les données de véhicules semblables. Les données imputées sont soumises de nouveau à un examen d'exhaustivité et de cohérence. À la fin de ce processus, chaque véhicule a sept jours de déplacements.

On peut obtenir une description complète des procédures appliquées aux données de l'enquête en s'adressant à la Division des transports de Statistique Canada.

4.2.3 Estimation

Puisque la population observée diffère de la population d'intérêt et que l'on désire faire en sorte que les estimations correspondent le plus possible à cette population d'intérêt, plusieurs corrections sont apportées. Les poids d'échantillonnage dérivés du plan d'échantillonnage sont rajustés et améliorés à l'aide des renseignements des fichiers d'immatriculation révisés. Cela est possible parce que, dans l'intervalle qui suit la sélection de l'échantillon, on a obtenu un ensemble de listes de véhicules préparées pour le début et la fin du trimestre de référence. Pour améliorer les estimations pour les véhicules immatriculés dans les dix provinces, on stratifie à nouveau toutes les journées en jours ouvrables et en congés (ou jours non ouvrables, y compris les fins de semaine). Les poids d'échantillonnage de deuxième degré sont rajustés, de sorte que chaque jour d'activité des véhicules dans une même strate a le même poids dans l'estimation totale. L'ensemble final de poids reflète le plus fidèlement possible les caractéristiques de la population de véhicules pendant la période de référence.

Les estimations suivantes des totaux sont disponibles :

- nombre de véhicules par province et territoire;
- nombre de véhicules-kilomètres par province et territoire;
- nombre de passagers-kilomètres par province;
- carburant acheté au niveau Canada seulement;
- tableaux croisés du nombre de véhicules, de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour un certain nombre de variables (décrites dans Concepts et définitions), comme le genre de carrosserie, la configuration des camions, les caractéristiques des conducteurs, la période de la journée, le jour de la semaine, etc. par province.

5. QUALITÉ DES DONNÉES

Cette section décrit les facteurs qui ont une incidence sur la qualité des données et explique pourquoi il faut en tenir compte lorsqu'on utilise les estimations de l'EVC.

5.1 SOURCES D'ERREURS

Malgré tous les efforts que l'on peut faire pour maintenir une norme de qualité élevée tout au long des opérations d'enquête, les estimations qui en résultent sont inévitablement sujettes à un certain degré d'erreur. L'erreur d'enquête totale est définie comme la différence entre l'estimation de l'enquête et la valeur réelle de la population que l'estimation de l'enquête tente d'atteindre. L'erreur d'enquête totale est formée de deux types d'erreur : l'erreur d'échantillonnage et les erreurs non dues à l'échantillonnage.

5.2 ERREUR D'ÉCHANTILLONNAGE

Lorsqu'on tire un échantillon d'une population, les estimations fondées sur les données d'échantillon ne sont pas toujours exactement les mêmes que les résultats qu'aurait produits un recensement de la même population. Les deux résultats risquent de diverger, puisque seules les données des unités échantillonnées sont utilisées. Dans le cas d'un recensement, il n'y a pas d'erreur d'échantillonnage.

La différence entre les estimations d'une enquête basée sur un échantillon et d'un recensement réalisé dans les mêmes conditions s'appelle l'erreur d'échantillonnage d'une estimation d'enquête. L'erreur d'échantillonnage dépend de facteurs comme la taille de l'échantillon, le plan d'échantillonnage, la variabilité de la caractéristique observée dans la population et la méthode d'estimation. Si la population est très hétérogène, comme la population des véhicules immatriculés, il faut un grand échantillon pour obtenir des estimations fiables.

L'erreur d'échantillonnage se mesure par une quantité statistique appelée l'erreur-type. Cette quantité reflète la variabilité espérée de l'estimation d'enquête d'une caractéristique donnée de la population si l'on utilise un échantillonnage répété. La vraie valeur de l'erreur-type est, bien sûr, inconnue, mais elle peut être estimée, à partir de l'échantillon. L'erreur-type estimée est utilisée, dans la présente publication, sous forme de mesure relative appelée le coefficient de variation (ou CV). Cette mesure n'est autre chose que l'erreur-type estimée, exprimée en pourcentage de la valeur de l'estimation d'enquête. Par conséquent, plus le CV est petit, plus l'estimation est fiable.

5.3 ERREURS NON DUES À L'ÉCHANTILLONNAGE

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une composante de l'erreur d'enquête totale. Les autres erreurs découlant de toutes les phases d'une enquête sont des erreurs non dues à l'échantillonnage. À mesure que la taille de l'échantillon se rapproche de la taille de la population, la composante « erreur d'échantillonnage » de l'erreur d'enquête totale devrait diminuer. Mais il n'en va pas nécessairement de même pour la composante « erreurs non dues à l'échantillonnage ». En effet, ce type d'erreur peut surgir lorsqu'un répondant donne des renseignements erronés ou ne répond pas à certaines questions, lorsqu'une unité de la population d'intérêt est oubliée ou observée plus d'une fois, lorsqu'une unité qui est hors du champ de l'enquête y est incluse par erreur ou lorsque des erreurs surviennent en cours de traitement des données, comme des erreurs de codage et de saisie.

Certaines erreurs non dues à l'échantillonnage s'annulent sur un grand nombre d'observations, mais les erreurs systématiques (c.-à-d. celles qui n'ont pas tendance à s'annuler) contribuent à un biais des estimations. Ainsi, dans le cas de l'EVC, si des personnes qui utilisent leur véhicule plus que la moyenne ont toujours tendance à ne pas répondre à l'enquête, l'estimation du nombre total de véhicules-kilomètres qui en résulte sera en deçà du total réel pour la population. Ces biais ne sont pas reflétés dans l'estimation de l'erreur-type.

L'ensemble des erreurs non dues à l'échantillonnage ne sont peut-être qu'une partie de l'erreur d'enquête totale, mais leur contribution peut être importante. Pour limiter l'effet de ce type d'erreur, on applique un programme d'assurance de la qualité à chaque enquête. Ainsi, on effectue des suivis en cas de non-réponse pour obtenir des renseignements de la part de l'ensemble des non-répondants ou, dans le cas des questionnaires qui ne sont remplis que partiellement, obtenir des réponses aux questions jugées essentielles. Diverses procédures d'assurance de la qualité sont appliquées à l'étape de la saisie des données. Les procédures de vérification des données font ressortir certaines incohérences dans la structure des données et les procédures d'imputation servent à corriger les incohérences relevées.

En général, les erreurs non dues à l'échantillonnage sont difficiles à quantifier. Il faut procéder à des études spéciales pour les estimer. Cependant, certaines mesures comme les taux de réponse et d'imputation s'obtiennent facilement et peuvent servir d'indicateurs des erreurs non dues à l'échantillonnage. Divers types d'erreurs non dues à l'échantillonnage sont présentés ci-après.

5.3.1 Erreurs de couverture

Il y a erreur de couverture lorsque la population observée ne couvre pas bien la population d'intérêt. Par conséquent, certaines unités appartenant à la population d'intérêt sont soit exclues (sous-dénombrement) soit comptées plus d'une fois (surdénombrement). En outre, des unités qui sont hors du champ d'enquête peuvent être présentes dans la population observée (surdénombrement).

Les sources suivantes d'erreurs de couverture ont été remarquées pour l'EVC :

- Les erreurs dans les variables de classification de l'enquête peuvent donner lieu au sous-dénombrement ou au surdénombrement des véhicules immatriculés.
- L'échantillon est tiré de la liste créée trois mois avant le début de la période de référence. Ainsi, les véhicules immatriculés après la création de la liste et avant la fin de la période de référence ne peuvent pas faire partie de l'échantillon.
- Lorsque la liste des véhicules d'un secteur de compétence n'a pas été créée à temps ou n'est pas arrivée du tout, le sous-dénombrement est encore plus marqué, puisqu'il faut utiliser une vieille liste pour l'échantillonnage.
- Lorsque la liste des véhicules d'un secteur de compétence a été créée à l'avance, il y a surdénombrement.
- Lorsqu'un véhicule a été mis hors service ou destiné à la récupération de pièces et est demeuré sur la liste, il y a surdénombrement.
- La population observée (voir 4.1.1) peut comprendre des véhicules avec le même Numéro d'Identification de Véhicule (NIV) dans plusieurs provinces. Comme chaque véhicule a un NIV unique, ceci va probablement causer le surdénombrement et par conséquent la surestimation.
- Si un véhicule est immatriculé après la création d'une liste d'immatriculation et que cette immatriculation se termine avant la création de la liste d'immatriculation suivante, le véhicule en question ne fait pas partie d'aucune liste et constitue une source de sous-dénombrement.

Ainsi, l'EVC est sujette à un certain degré de sous-dénombrement et de surdénombrement. La procédure d'estimation sert à compenser la partie du sous-dénombrement et du surdénombrement qui a été déterminée. Les proportions d'unités hors du champ d'enquête parmi toutes les unités échantillonnées pour la période de référence sont dans le tableau de la section 5.4.1.

Les hypothèses de travail à l'estimation supposent que les réponses fournies par les répondants sont justes à moins que l'on n'ait des preuves sérieuses du contraire. En conséquence, les corrections apportées à l'estimation pour traiter le sous-dénombrement et le surdénombrement s'appuient sur l'ensemble des données fournies par les répondants.

5.3.2 Erreurs de réponse

Il y a erreur de réponse lorsqu'un répondant donne des renseignements erronés parce que les questions de l'enquête ont été mal interprétées ou qu'il n'a pas les bons renseignements, qu'il donne de faux renseignements par erreur, ou

qu'il ne veut pas révéler les bons renseignements. La vérification a de bonnes chances de repérer les erreurs de réponse importantes. Cependant, d'autres erreurs de réponse pourraient passer inaperçues.

La vérification des données a fait ressortir peu d'erreurs de réponse.

5.3.3 Erreurs de non-réponse

Il y a erreur de non-réponse lorsqu'un répondant ne répond pas du tout (non-réponse totale) ou ne répond qu'à certaines questions (non-réponse partielle). Ces erreurs peuvent être graves si les caractéristiques des non-répondants sont systématiquement différentes de celles des répondants et / ou si le taux de non-réponse est élevé. À cet effet, voir les tableaux des taux de réponse dans la section 5.4.1.

5.3.4 Erreurs de traitement

Outre les erreurs de couverture, de réponse et de non-réponse qui sont décrites plus haut, les erreurs qui surviennent pendant le traitement des données constituent une autre composante de l'erreur non due à l'échantillonnage. Les erreurs de traitement peuvent survenir pendant la saisie, le codage, la transcription, la vérification, l'imputation, la détection et le traitement des valeurs aberrantes, et d'autres types de manipulation des données.

Il y a erreur de codage lorsqu'une zone est mal codée à cause d'une mauvaise interprétation des procédures de codage ou d'une erreur de jugement (p. ex., erreurs de codage de marchandises). Il y a erreur de saisie lorsque les données sont mal interprétées ou mal entrées.

Une fois codées et saisies, les données sont sujettes à la vérification et l'imputation des valeurs manquantes ou erronées. La qualité des données utilisées dans l'estimation dépend de la quantité d'imputation et de la différence entre les valeurs imputées et les valeurs vraies, mais inconnues. S'il repose sur de mauvaises hypothèses ou s'il est incapable de trouver une valeur imputée, le processus d'imputation risque d'introduire un biais dans les estimations. Dans le cas de l'EVC par exemple, il est impossible de détecter une valeur manquante ou erronée de carburant acheté pour les véhicules qui parcourent seulement une petite distance durant la semaine visée.

5.4 MESURES DE LA QUALITÉ

Cette section présente certains indicateurs de la qualité des données des estimations de l'EVC.

5.4.1 Taux de réponse

Le taux de réponse est fonction du nombre de véhicules pour lesquels des réponses à l'enquête ont été obtenues. Plusieurs taux de réponse sont fournis dans le tableau suivant. Ce taux est défini comme le nombre de véhicules-jours pour lesquels les répondants ont fourni des réponses complètes ou partielles (véhicules-kilomètres seulement) divisé par le nombre total de véhicules-jours faisant partie du champ de l'enquête.

PROVINCES	Véhicules-kilomètres et caractéristiques des déplacements ont été déclarés			Seulement les véhicules-kilomètres ont été déclarés (caractéristiques des déplacements ont été imputées)			Véhicules hors champ	Contacté, mais aucune donnée déclarée
	Tous	0 km	Non 0 km	Tous	0 km	Non 0 km		
Véhicules légers	39 %	14 %	25 %	32 %	5 %	28 %	4 %	5 %
Camions 4,5 t – 15 t	29 %	20 %	9 %	13 %	4 %	9 %	7 %	10 %
Camions 15 t et plus	36 %	22 %	14 %	19 %	5 %	14 %	8 %	13 %
Autobus	39 %	22 %	17 %	5 %	0 %	5 %	5 %	27 %

TERRITOIRES	Véhicules-kilomètres et caractéristiques des déplacements ont été déclarés			Seulement les véhicules-kilomètres ont été déclarés (caractéristiques des déplacements ont été imputées)			Véhicules hors champ	Contacté, mais aucune donnée déclarée
	Tous	0 km	Non 0 km	Tous	0 km	Non 0 km		
Véhicules légers	s. o.	s. o.	s. o.	14 %	0 %	13 %	8 %	8 %
Camions 4,5 t – 15 t	s. o.	s. o.	s. o.	11 %	1 %	10 %	14 %	8 %
Camions 15 t et plus	s. o.	s. o.	s. o.	8 %	0 %	8 %	15 %	8 %
Autobus	s. o.	s. o.	s. o.	12 %	0 %	12 %	10 %	3 %

Le bas niveau de réponse pourrait biaiser les résultats si les caractéristiques d'intérêt des non-répondants diffèrent de celles des répondants.

5.4.2 Taux d'imputation relatif et pourcentage des véhicules-jours imputés

Le taux d'imputation relatif est défini comme la proportion de l'estimation publiée correspondante qui est fondée sur des données imputées. Par exemple, si une estimation publiée totale de 25 millions est formée de 20 millions provenant de données non imputées et de 5 millions provenant de données imputées, alors le taux d'imputation est de 0,2 (5 millions divisés par 25 millions) ou 20 %. Plus les taux d'imputation relatifs sont faibles, plus les données publiées sont fiables.

Avec les données recueillies pendant l'interview ITAO (utilisation antérieure du véhicule), le taux d'imputation relatif des données issues du processus d'imputation a été plus faible pour le nombre de véhicules-km, et beaucoup plus élevé pour les autres caractéristiques d'utilisation des véhicules.

Les taux d'imputation relatifs ont été calculés pour chacune des estimations et ont servi à établir un indicateur de qualité pour chaque estimation. Les taux d'imputation relatifs pour les estimations peuvent être obtenus sur demande à la Division des transports de Statistique Canada.

Le taux d'imputation relatif est habituellement lié directement aux taux de réponse et à la qualité des estimations. Un taux d'imputation élevé donne habituellement lieu à la sous-estimation de l'erreur d'échantillonnage et peut aussi être cause de biais.

Le pourcentage des véhicules-jours imputés (déclarés) est défini comme la proportion des véhicules-jours qui sont imputés (déclarés) par rapport au nombre total de véhicules-jours :

PROVINCES	Véhicules-jours déclarés			Véhicules-jours imputés		
	Tous	0 km	Non 0 km	Tous	0 km	Non 0 km
Véhicules légers	55 %	20 %	35 %	45 %	7 %	39 %
Camions 4,5 t – 15 t	69 %	47 %	22 %	31 %	9 %	22 %
Camions 15 t et plus	65 %	40 %	25 %	35 %	9 %	26 %
Autobus	89 %	50 %	39 %	11 %	0 %	11 %

TERRITOIRES	Véhicules-jours déclarés			Véhicules-jours imputés		
	Tous	0 km	Non 0 km	Tous	0 km	Non 0 km
Véhicules légers	100 %	2 %	98 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 4,5 t – 15 t	100 %	11 %	89 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 15 t et plus	100 %	0 %	100 %	s. o.	s. o.	s. o.
Autobus	100 %	0 %	100 %	s. o.	s. o.	s. o.

5.4.3 Coefficient de variation

Comme mesure de l'erreur d'échantillonnage des estimations, on a calculé les coefficients de variation (CV) estimés. Les CV pour les estimations peuvent s'obtenir sur demande à la Division des transports de Statistique Canada. À noter que les estimations des CV tiennent compte en partie du fait que certaines des données ont été imputées.

5.4.4 Indicateur de qualité

Il faut examiner simultanément le CV et le taux d'imputation relatif pour évaluer la fiabilité d'une estimation. Un indicateur global de qualité, accompagnant chaque estimation, aide l'utilisateur à évaluer l'effet possible de la non-réponse, de l'imputation et de l'erreur d'échantillonnage. L'indicateur de qualité tient compte simultanément du CV et du taux d'imputation relatif.

Indicateur de la qualité	C.V. équivalent	Explication de la qualité de l'estimation
A	Moins de 5 %	Excellente
B	5 % à 10 %	Très bonne
C	10 % à 15 %	Bonne
D	15 % à 20 %	Acceptable
E	20 % à 35 %	À utiliser avec prudence
F	35 % et plus	Trop peu fiable pour être publié

La qualité des comptes (d'après des listes d'immatriculation) qui ne sont pas suivies d'un signe qualitatif est bonne ou supérieure.

5.5 NOTES AUX FIN DE COMPARAISONS CHRONOLOGIQUES

Les changements suivants ont été apportés au premier trimestre de l'année 2000 et peuvent affecter la comparabilité avec les résultats trimestriels précédents:

- Auparavant les duplicates étaient enlevés au sein de chaque liste et parmi les listes d'immatriculation. Maintenant, les duplicates sont enlevés seulement au sein de chaque liste. Ceci va probablement causer le surdénombrement et par conséquent la surestimation.
- Maintenant, le type de carburant et le type de carrosserie du véhicule sont collectés pour les véhicules immatriculés dans les territoires. Par conséquent les quatre tables (pages : 28, 29, 34, 36) incluent les territoires.
- Les changements du carnet de bord pour les camions ont permis la collecte du nombre de passagers. Ainsi les passagers-kilomètres sont maintenant disponibles pour tous les véhicules sauf les autobus de service urbaine régulier dans toutes les provinces, mais pas pour les territoires.
- Les changements du carnet de bord pour les camions ont aussi permis la collecte de la distance parcourue sur les routes avec vitesse maximale affichée de 80 km/h ou plus. Actuellement cette information est disponible pour tous les véhicules dans toutes les provinces, mais pas pour les territoires.

Le changement suivant a été apporté au troisième trimestre de l'année 2000 et peut affecter la comparabilité avec les résultats trimestriels précédents:

- Maintenant, les propriétaires des autobus et des camions qui sont immatriculés dans les territoires reçoivent deux cartes postales pour inscrire la lecture de l'odomètre au début et à la fin du trimestre. Dans les territoires, ce processus a toujours été utilisé pour les véhicules légers, et remplace maintenant la méthode antérieure qui envoyait seulement une carte postale à la fin du trimestre en demandant aux propriétaires des autobus et des camions de se baser sur les rapports d'entretien pour fournir les lectures de l'odomètre au début du trimestre.

Plusieurs changements ont été apportés à l'enquête au premier trimestre de 2000 de façon à en améliorer la qualité, plus particulièrement dans le but de diminuer les erreurs non dues à l'échantillonnage.

- Les changements qui affectent la comparabilité avec les données de 1999 sont :
 - Les choix dans les raisons du déplacement ont été modifiés pour tous les types de véhicules. Les raisons sont maintenant basées sur la destination du déplacement. Les résultats pour cette variable en 2000 ne peuvent ainsi être comparés à ceux de 1999.
 - Les passagers-kilomètres n'ont pas été recueillis pour les camions pour l'année 2000.
- D'autres changements qui peuvent aussi affecter la comparabilité avec les données de 1999 sont :
 - Un nouveau carnet s'adressant à tous les camions a été développé pour l'enquête 2000. En 1999, les camions de 4,5 tonnes à 15 tonnes avait un carnet différent de celui destiné aux camions de 15 tonnes et plus.
 - En ce qui concerne les camions, la question portant sur le carburant acheté était cette fois-ci demandé pour chaque déplacement. Auparavant, elle était recueillie séparément sans égard aux déplacements.

6. GLOSSAIRE

Population d'intérêt : L'ensemble de toutes les unités (p. ex., véhicules-jours) pour lesquelles les renseignements sont requis.

Population observée : L'ensemble de toutes les unités (p. ex., véhicules-jours) pour lesquelles l'enquête peut, de façon réaliste, obtenir des renseignements. La population observée peut différer de la population d'intérêt, à cause de la difficulté opérationnelle à déterminer toutes les unités qui font partie de la population d'intérêt. Une liste de toutes les unités de la population observée qui renferme les renseignements de classification (p. ex., géographique, caractéristiques des véhicules, dates) est utilisée pour le plan d'échantillonnage, la sélection de l'échantillon et l'estimation.

Stratification : Partition mutuellement exclusive de la population observée en groupes relativement homogènes pour ce qui est de certaines caractéristiques comme la classification géographique, la taille, etc. Ces groupes, qui s'appellent des strates, sont utilisés pour la répartition et la sélection de l'échantillon.

Poids d'échantillonnage : On attribue un facteur d'inflation relatif à chaque unité échantillonnée (véhicule-jour) pour obtenir des estimations pour la population d'un échantillon. On peut expliquer le concept de base du poids d'échantillonnage en utilisant le taux de représentation. Par exemple, si deux unités sont choisies au hasard parmi dix unités de population, chaque unité choisie représente cinq unités de population, y compris elle-même, et a un poids d'échantillonnage de cinq. Une enquête au plan d'échantillonnage complexe comme l'EVC nécessite un calcul plus compliqué du poids d'échantillonnage. Cependant, le poids d'échantillonnage demeure égal au nombre d'unités que l'unité échantillonnée représente dans les listes d'immatriculation.

Vérification : L'application de vérifications qui permettent de repérer les entrées manquantes, non valides ou incompatibles ou qui font ressortir les enregistrements de données risquant d'être erronés. Certaines de ces vérifications comportent des relations logiques qui découlent directement des concepts et des définitions. D'autres sont de nature plus empirique et s'obtiennent par application de tests ou procédures statistiques.

Imputation : Le processus utilisé pour résoudre les problèmes de données manquantes, non valides ou incohérentes que la vérification a mis en lumière. Pour cela, on change certaines des réponses ou remplace certaines des valeurs manquantes sur l'enregistrement vérifié pour créer un enregistrement plausible, dont la cohérence interne ne pose pas problème. Certains problèmes sont éliminés plus tôt lors d'une suivi auprès du répondant ou par l'analyse manuelle du questionnaire. Il est généralement impossible de régler tous les problèmes à ces stades initiaux, à cause des considérations de fardeau de réponse, de coût et de délai. On recourt alors à l'imputation pour traiter les rejets à la vérification restants, puisqu'il est souhaitable de produire un fichier complet et cohérent renfermant des données imputées. Si l'imputation peut améliorer la qualité des données finales en corrigeant les réponses manquantes, non valides ou incohérentes, certaines méthodes d'imputation ne préservent pas les relations entre les variables et peuvent même fausser les distributions sous-jacentes.

Nombre de véhicules dans les listes d'immatriculation selon le type de véhicule et la juridiction

	Type de véhicule				
	Véhicules jusqu'à 4,5 t	Camions de 4,5 t à 15 t	Camions de 15 t et plus	Autobus	Total
Juridiction					
Terre-Neuve et Labrador	236 799	3 896	2 750	1 208	244 653
Île-du-Prince-Édouard	71 917	1 884	2 465	57	76 323
Nouvelle-Écosse	518 723	9 787	6 689	1 864	537 063
Nouveau-Brunswick	432 356	9 829	3 934	2 705	448 824
Québec	3 908 392	52 927	24 689	16 610	4 002 618
Ontario	6 422 816	79 621	101 650	22 100	6 626 187
Manitoba	590 272	9 775	12 139	3 505	615 691
Saskatchewan	601 693	46 596	23 969	3 789	676 047
Alberta	1 979 786	111 470	65 101	12 222	2 168 579
Colombie-Britannique	2 238 872	61 022	13 139	8 095	2 321 128
Territoire du Yukon	17 961	1 001	717	165	19 844
Territoires du Nord-Ouest	17 792	533	686	75	19 086
Nunavut	2 449	230	119	15	2 813
Total - Canada	17 039 828	388 571	258 047	72 410	17 758 856

EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les

Véhicules jusqu'à 4,5 t

	Juridiction													TOTAL
	Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Territoire du Yukon	Terr. du Nord-Ouest	Nunavut	
Année du véhicule														
Antérieur à 1984	4 625	2 867	20 714	13 768	83 030	213 266	46 706	82 799	211 007	214 897	2 452	1 585	138	897 854
1984	1 692	1 209	6 734	5 961	35 621	66 253	12 965	17 837	44 684	50 625	497	349	46	244 473
1985	2 607	1 644	9 267	8 276	57 888	104 966	17 332	20 908	58 002	64 282	582	474	76	346 304
1986	3 990	2 152	13 328	11 480	89 318	160 029	24 156	27 785	80 004	93 453	880	571	68	507 214
1987	5 737	3 054	17 587	15 385	129 176	209 781	23 667	24 240	71 597	96 302	886	502	99	598 013
1988	11 246	4 629	25 837	23 245	196 428	311 224	29 912	29 587	94 213	115 968	1 115	788	132	844 324
1989	13 859	5 081	28 750	25 922	214 076	354 541	30 674	30 164	100 888	128 697	1 154	879	139	934 824
1990	13 933	5 460	30 722	26 931	231 782	367 286	33 690	31 720	107 562	140 978	1 193	889	140	992 286
1991	14 891	4 916	30 551	26 770	243 446	367 623	35 307	32 989	107 897	137 409	1 046	853	161	1 003 859
1992	15 818	5 500	33 574	29 752	275 848	400 516	36 322	33 354	105 144	138 991	1 049	748	148	1 076 764
1993	16 802	5 217	32 717	26 814	250 378	382 878	32 917	30 515	96 236	128 005	1 028	789	152	1 004 448
1994	16 845	5 155	33 679	27 075	238 397	382 675	32 131	32 396	100 521	121 851	1 007	932	166	992 830
1995	15 772	5 243	34 296	27 689	253 225	411 523	34 761	34 364	106 593	124 772	1 041	976	165	1 050 420
1996	12 003	4 165	28 610	22 446	202 445	341 367	30 205	28 485	89 663	98 486	769	786	128	859 558
1997	16 135	4 650	35 131	27 258	253 131	436 189	39 295	37 077	122 063	125 547	1 085	1 215	174	1 098 950
1998	19 106	3 862	37 935	30 893	284 478	472 603	39 287	35 901	134 428	124 366	952	1 289	165	1 185 265
1999	20 374	2 801	36 422	29 620	302 770	495 263	34 801	27 244	118 794	116 000	894	1 446	152	1 186 581
2000	23 364	3 050	41 282	35 804	359 329	596 618	37 133	29 485	135 737	132 477	328	1 719	118	1 396 444
2001	7 958	1 245	21 215	17 043	205 166	343 757	18 868	14 737	93 490	84 564	3	994	78	809 118
2002	24	17	374	218	2 418	4 457	143	107	1 263	1 205	0	8	3	10 237
Inconnue	15	0	0	4	40	0	0	1	0	0	0	0	0	60
TOTAL	236 796	71 917	518 725	432 354	3 908 390	6 422 815	590 272	601 695	1 979 786	2 238 875	17 961	17 792	2 448	17 039 826

EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les

Camions de 4,5 t à 15 t

	Juridiction													TOTAL
	Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Territoire du Yukon	Terr. du Nord-Ouest	Nunavut	
Année du véhicule														
Antérieur à 1984	646	917	2 471	822	9 427	6 159	2 468	30 842	37 601	11 780	367	80	39	103 619
1984	112	65	254	114	1 341	1 052	231	605	1 878	1 002	31	21	4	6 710
1985	147	80	336	183	2 012	1 743	335	671	2 519	1 347	36	21	7	9 437
1986	177	89	379	218	2 255	2 379	427	786	3 044	1 883	33	18	11	11 699
1987	182	85	444	228	2 840	2 890	364	613	1 983	1 730	27	11	16	11 413
1988	278	90	508	286	3 645	3 901	409	693	3 597	2 457	47	20	18	15 949
1989	222	92	527	273	2 876	3 716	406	591	3 542	2 756	50	27	14	15 092
1990	235	71	494	285	2 964	4 025	506	706	3 895	3 052	50	35	15	16 333
1991	206	46	354	278	1 991	2 803	438	633	3 755	2 373	36	24	9	12 946
1992	170	37	324	348	1 769	2 871	382	618	3 436	2 418	36	22	8	12 439
1993	178	44	351	500	1 922	3 459	382	885	3 698	2 785	23	16	8	14 251
1994	202	47	348	559	2 344	4 316	396	886	4 617	3 140	45	24	11	16 935
1995	252	54	538	659	3 061	5 389	568	1 070	5 107	3 709	41	37	25	20 510
1996	137	23	333	564	1 916	3 864	411	679	3 837	2 636	30	18	9	14 457
1997	173	33	403	673	2 057	5 343	491	987	6 053	3 568	44	38	13	19 876
1998	127	18	472	893	2 584	5 558	425	1 025	5 685	3 078	31	20	11	19 927
1999	194	44	556	1 228	3 497	8 387	501	1 512	5 864	4 291	59	42	7	26 182
2000	175	30	454	960	2 734	7 208	355	1 622	5 856	3 832	14	36	4	23 280
2001	75	15	234	754	1 541	4 494	277	1 172	5 447	3 160	1	22	1	17 193
2002	2	0	6	4	148	65	5	1	57	21	0	0	0	309
Inconnue	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	7
TOTAL	3 894	1 880	9 786	9 829	52 927	79 622	9 777	46 597	111 471	61 018	1 001	532	230	388 564

EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les

Camions de 15 t et plus

	Juridiction													TOTAL
	Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Territoire du Yukon	Terr. du Nord-Ouest	Nunavut	
Année du véhicule														
Antérieur à 1984	263	846	905	480	668	4 446	1 258	6 503	16 624	2 454	154	123	16	34 740
1984	73	136	131	134	217	1 110	215	474	961	252	7	20	2	3 732
1985	102	139	211	162	369	1 855	310	657	1 648	310	27	21	0	5 811
1986	107	176	205	185	438	2 601	366	760	1 885	435	19	14	1	7 192
1987	134	197	305	264	699	3 542	415	750	1 663	508	16	12	3	8 508
1988	174	170	327	241	909	3 832	419	827	2 284	573	28	15	1	9 800
1989	187	121	317	203	740	4 035	409	687	2 147	526	30	30	2	9 434
1990	113	105	217	236	702	3 793	363	696	2 346	899	32	25	3	9 530
1991	116	59	141	134	407	2 381	215	481	1 813	496	18	24	9	6 294
1992	93	33	165	98	582	2 428	275	450	1 498	664	37	24	6	6 353
1993	89	43	219	166	882	3 587	473	666	2 029	614	22	17	1	8 808
1994	145	62	337	186	1 567	5 212	702	868	3 115	721	27	38	5	12 985
1995	194	95	482	263	2 202	8 637	829	1 018	3 768	783	30	59	14	18 374
1996	148	55	361	180	1 507	6 187	785	779	2 913	689	49	37	8	13 698
1997	136	26	281	160	1 516	6 208	712	794	3 505	770	46	47	4	14 205
1998	200	51	508	198	2 772	10 250	1 158	1 548	4 957	714	67	49	11	22 483
1999	176	65	595	266	3 028	11 768	1 248	2 328	4 139	662	55	47	23	24 400
2000	210	63	672	238	3 451	12 924	1 333	2 578	4 224	595	51	50	6	26 395
2001	83	23	290	127	1 879	6 422	627	1 093	3 418	443	2	30	4	14 441
2002	4	0	18	11	149	431	27	11	164	29	0	2	0	846
Inconnue	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	10
TOTAL	2 752	2 465	6 687	3 932	24 689	101 649	12 139	23 968	65 101	13 137	717	684	119	258 039

EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les

Autobus

	Juridiction													TOTAL
	Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Territoire du Yukon	Terr. du Nord-Ouest	Nunavut	
Année du véhicule														
Antérieur à 1984	33	16	124	712	521	1 334	304	498	2 392	960	40	7	5	6 946
1984	2	0	25	139	177	164	68	144	226	124	7	4	0	1 080
1985	6	2	36	110	204	349	229	196	322	129	2	1	4	1 590
1986	19	3	65	124	218	367	159	207	362	182	3	0	0	1 709
1987	157	3	73	131	203	658	170	360	450	218	2	4	0	2 429
1988	175	2	112	158	431	949	248	228	557	310	11	3	1	3 185
1989	167	1	92	119	869	1 165	181	243	652	409	7	2	0	3 907
1990	121	1	133	186	1 072	1 502	141	276	679	436	10	2	1	4 560
1991	108	1	132	77	1 157	1 378	200	216	581	525	5	1	0	4 381
1992	105	2	75	83	1 139	1 296	191	172	590	406	4	0	0	4 063
1993	42	0	102	96	967	1 064	175	180	556	353	2	1	0	3 538
1994	24	0	52	38	1 467	955	247	114	404	408	10	1	0	3 720
1995	27	0	185	157	972	1 336	174	119	519	531	12	0	0	4 032
1996	24	2	71	19	1 213	1 573	170	142	433	574	14	1	0	4 236
1997	47	0	106	125	1 189	1 353	155	142	682	387	17	2	0	4 205
1998	35	0	190	188	1 098	1 650	194	168	713	634	7	2	0	4 879
1999	58	0	99	91	1 444	2 085	229	206	769	540	5	20	2	5 548
2000	50	18	174	96	1 286	2 009	200	128	786	629	7	9	1	5 393
2001	8	6	19	53	928	899	46	45	541	338	0	12	0	2 895
2002	0	0	0	0	53	12	21	6	8	1	0	0	0	101
Inconnue	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
TOTAL	1 208	57	1 865	2 704	16 608	22 098	3 502	3 790	12 222	8 094	165	72	14	72 399

EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations du

Nombre de véhicules dans le champ de l'enquête selon le type de véhicule et la juridiction

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Juridiction										
Terre-Neuve et Labrador	229 306	A	3 310	B	2 583	C	1 208	A	236 407	A
Île-du-Prince-Édouard	70 896	A	1 535	C	2 193	B	57	A	74 681	A
Nouvelle-Écosse	510 425	A	6 396	C	6 264	B	1 765	A	524 850	A
Nouveau-Brunswick	421 347	A	5 966	C	3 866	A	1 557	D	432 737	A
Québec	3 850 868	A	48 572	A	23 443	A	16 237	A	3 939 119	A
Ontario	6 253 993	A	68 887	A	95 949	A	21 693	A	6 440 522	A
Manitoba	583 552	A	8 716	B	11 683	A	3 381	A	607 331	A
Saskatchewan	607 576	A	40 968	A	20 119	A	3 790	A	672 453	A
Alberta	1 988 325	A	61 360	C	59 373	B	11 870	A	2 120 927	A
Colombie-Britannique	2 213 584	A	46 647	B	12 273	B	6 827	B	2 279 331	A
Territoire du Yukon	17 959	A	745	B	717	A	205	E	19 626	A
Territoires du Nord-Ouest	18 113	A	480	B	1 184	B	75	A	19 852	A
Nunavut	2 390	A	259	C		F		F	2 708	A
Total - Canada	16 768 334	A	293 840	A	239 705	A	68 664	A	17 370 544	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations du total au Canada du

Nombre de véhicules dans le champ de l'enquête selon le type de véhicule et l'année du véhicule

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Année du véhicule										
Postérieur à 1998	3 263 176	A	39 708	C	56 108	B	9 462	C	3 368 455	A
1996 - 1998	3 016 149	A	50 486	B	47 629	B	15 760	C	3 130 024	A
1992 - 1995	4 351 317	A	30 533	C	52 006	B	17 889	B	4 451 746	A
1988 - 1991	3 757 367	A	46 462	C	32 408	D	17 302	B	3 853 539	A
Antérieur à 1988	2 380 325	B	126 650	B	51 554	C	8 252	C	2 566 780	B
Total	16 768 334	A	293 840	A	239 705	A	68 664	A	17 370 544	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . - INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations du total au Canada du

Nombre de véhicules dans le champ de l'enquête selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule

Type de carrosserie du véhicule	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Voiture	10 509 262	A		...		...		...	10 509 262	A
Familiale de type "station-wagon"	407 009	D		...		...		...	407 009	D
Fourgonnette	2 166 323	B	11 886	E		...	5 488	E	2 183 697	B
Véhicule utilitaire sport	1 143 334	B		...		...		...	1 143 334	B
Camionnette de type "pick-up"	2 426 886	B	60 312	C		F		...	2 490 366	B
Camion porteur		F	198 503	B	92 175	B		...	380 271	C
Semi-remorque		F	11 243	E	143 740	A		F	155 441	A
Autobus		F		F		...	63 023	A	77 336	C
Autre		F		F		F		...		F
Total	16 768 334	A	293 840	A	239 705	A	68 664	A	17 370 544	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIVANT: A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . - INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations du total au Canada du

Nombre de véhicules dans le champ de l'enquête selon le type de véhicule et le type de carburant

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de carburant										
Essence	16 278 757	A	129 990	B	14 213	E	11 540	C	16 434 499	A
Diesel	438 680	D	161 490	A	224 720	A	53 853	A	878 743	B
Autre		F		F		F	3 271	E	57 301	E
Total	16 768 334	A	293 840	A	239 705	A	68 664	A	17 370 544	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations du nombre de

Véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule et la juridiction

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Juridiction										
Terre-Neuve et Labrador	1 069,6	C		F	45,5	D	6,1	E	1 168,1	B
Île-du-Prince-Édouard	297,9	C		F		F		F	308,8	C
Nouvelle-Écosse	2 195,8	B		F	138,0	E	20,3	C	2 384,8	B
Nouveau-Brunswick	2 326,2	B	27,5	E	28,1	E	8,9	E	2 390,6	B
Québec	16 578,0	B	293,3	D	720,5	B	108,0	C	17 699,7	B
Ontario	26 942,0	B	397,4	C	2 063,7	B	168,5	C	29 571,6	A
Manitoba	2 640,2	D	33,9	E	282,0	D	18,8	C	2 974,8	C
Saskatchewan	2 844,1	C	93,3	E	171,9	E	23,9	C	3 133,3	B
Alberta	8 407,0	B	205,3	E	819,4	C	83,0	C	9 514,8	B
Colombie-Britannique	9 114,5	B	174,5	C	46,5	D	37,8	C	9 373,3	B
Territoire du Yukon	74,9	B	1,7	D	14,9	E		F	93,2	B
Territoires du Nord-Ouest	78,8	D		F	26,8	E		F	108,5	C
Nunavut		F		F		F		F	13,3	E
Total - Canada	72 582,0	A	1 309,4	B	4 365,8	B	477,6	B	78 734,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . - INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations du nombre de

Passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et la juridiction

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Juridiction										
Terre-Neuve et Labrador	1 707,1	C		F	46,5	E	135,1	E	1 970,4	C
Île-du-Prince-Édouard		F		F		F		F		F
Nouvelle-Écosse	3 365,6	C		F		F	550,3	E	4 100,5	C
Nouveau-Brunswick	3 301,6	C		F		F	126,4	E	3 492,6	C
Québec		F	321,7	E	792,1	D	1 857,5	E	27 613,3	B
Ontario	46 085,8	B	552,9	E		F	2 233,7	E	50 980,1	B
Manitoba	4 307,4	E		F		F	208,6	D	4 862,5	E
Saskatchewan	4 766,8	D	127,2	E		F	305,3	E	5 376,8	C
Alberta	13 871,8	C		F	860,8	D	925,4	E	15 975,4	C
Colombie-Britannique	15 459,7	C	240,7	E	54,3	E	881,2	E	16 635,9	C
Total - provinces	117 951,9	B	1 766,4	D	4 523,3	C	7 234,8	C	131 476,4	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . - INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations du total au Canada du nombre de

Véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule et l'année du véhicule

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Année du véhicule										
Postérieur à 1998	19 862,7	B	347,9	D	1 729,2	C	95,9	E	22 035,7	B
1996 - 1998	14 756,8	B	471,2	C	1 494,3	C	175,8	C	16 898,1	B
1992 - 1995	18 427,7	B	151,0	E	867,8	C	96,5	C	19 543,0	B
1988 - 1991	13 739,7	B	143,9	D	103,7	E	71,8	C	14 059,0	B
Antérieur à 1988	5 795,1	C	195,4	E	170,8	E	37,7	E	6 199,0	C
Total	72 582,0	A	1 309,4	B	4 365,8	B	477,6	B	78 734,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et l'année du véhicule

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Année du véhicule										
Postérieur à 1998	33 797,8	C	462,2	E	1 787,1	D	1 208,9	E	37 256,0	C
1996 - 1998	25 783,3	C	672,3	E	1 557,6	E	2 727,1	E	30 740,3	C
1992 - 1995	28 388,4	C	195,3	E	885,5	E	1 682,7	D	31 151,9	B
1988 - 1991	21 620,7	C		F		F	1 205,4	D	23 145,5	C
Antérieur à 1988	8 361,7	E		F	178,2	E	410,7	E	9 182,6	E
Total	117 951,9	B	1 766,4	D	4 523,3	C	7 234,8	C	131 476,4	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations du total au Canada du nombre de

Véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule

Type de carrosserie du véhicule	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Voiture	43 714,5	A		...		...		...	43 714,5	A
Familiale de type "station-wagon"	1 658,9	E		...		...		...	1 658,9	E
Fourgonnette	10 460,9	B		F		...		F	10 563,7	B
Véhicule utilitaire sport	5 301,6	C		...		...		...	5 301,6	C
Camionnette de type "pick-up"	11 217,0	C	259,4	D		F		...	11 478,3	B
Camion porteur		F	857,8	C	649,6	C		...	1 601,4	B
Semi-remorque		F		F	3 712,9	B		F	3 789,6	B
Autobus		F		F		...	438,4	B	550,1	E
Autre		F		F		F		...		F
Total	72 582,0	A	1 309,4	B	4 365,8	B	477,6	B	78 734,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de carrosserie du véhicule										
Voiture	68 601,1	B		...		...		...	68 601,1	B
Familiale de type "station-wagon"		F		...		...		...		F
Fourgonnette	21 383,5	D		F		...		F	21 783,3	D
Véhicule utilitaire sport	9 099,9	D		...		...		...	9 099,9	D
Camionnette de type "pick-up"	15 708,8	D		F		F		...	16 146,9	D
Camion porteur		F		F	686,2	E		...		F
Semi-remorque		F		F	3 833,9	C		F	3 916,3	C
Autobus		F		F		...	6 907,5	C	7 087,9	E
Autre		F		F		F		...		F
Total	117 951,9	B	1 766,4	D	4 523,3	C	7 234,8	C	131 476,4	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations du total au Canada du nombre de

Véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule et le type de carburant

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de carburant										
Essence	69 252,2	A	186,4	D		F	33,4	E	69 515,0	A
Diesel	3 253,0	E	1 111,7	B	4 322,6	B	425,4	B	9 112,7	B
Autre		F		F		F	18,9	E		F
Total	72 582,0	A	1 309,4	B	4 365,8	B	477,6	B	78 734,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et le type de carburant

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de carburant										
Essence	113 417,8	B	262,8	E		F		F	114 238,9	B
Diesel		F	1 492,5	D	4 479,2	C	6 363,8	C	16 753,4	C
Autre		F		F		F	356,6	E	484,1	E
Total	117 951,9	B	1 766,4	D	4 523,3	C	7 234,8	C	131 476,4	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule et le jour de la semaine

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Jour de la semaine										
Dimanche	8 198,2	B	30,3	E	269,9	D	13,4	E	8 511,8	B
Lundi	10 628,1	B	240,6	E	730,3	D	82,7	B	11 681,7	B
Mardi	10 022,8	A	243,0	C	751,6	B	95,8	B	11 113,1	A
Mercredi	10 692,8	B	242,9	C	766,7	C	96,9	B	11 799,3	A
Jeudi	12 246,6	B	274,0	C	823,6	C	89,6	B	13 433,9	B
Vendredi	11 617,9	B	201,1	D	762,2	D	75,3	B	12 656,5	B
Samedi	9 008,9	B	72,6	D	219,8	E	22,1	E	9 323,4	B
Total	72 415,3	A	1 304,5	B	4 324,1	B	475,9	B	78 519,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et le jour de la semaine

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Jour de la semaine										
Dimanche	14 796,6	B		F	281,1	E		F	15 189,6	B
Lundi	16 580,0	B	327,8	E	756,5	E	1 164,0	C	18 828,3	B
Mardi	15 909,7	B	312,6	D	779,3	C	1 414,9	C	18 416,5	B
Mercredi	16 403,4	B	327,3	D	816,4	C	1 836,5	E	19 383,6	B
Jeudi	19 642,5	B	350,0	D	881,6	C	1 200,7	C	22 074,8	B
Vendredi	18 784,3	B	285,3	E	781,6	D	1 359,8	D	21 211,0	B
Samedi	15 835,4	B		F	226,9	E		F	16 372,7	B
Total	117 951,9	B	1 766,4	D	4 523,3	C	7 234,8	C	131 476,4	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . - INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule et le groupe d'âge du conducteur

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Âge du conducteur										
Moins de 20 ans		F		F		F		F		F
20 à 24 ans	3 451,8	D		F		F		F	3 698,1	D
25 à 34 ans	11 162,3	B	342,2	E	786,7	E	44,8	E	12 336,0	B
35 à 44 ans	20 053,3	B	350,8	D	1 568,4	D	143,8	C	22 116,3	B
45 à 54 ans	18 574,0	B	382,1	E	1 293,8	E	161,9	D	20 411,8	B
55 à 64 ans	10 417,3	C		F	513,7	E	91,0	C	11 091,5	C
65 ans et plus	7 339,2	C		F		F		F	7 389,2	C
Total	72 415,3	A	1 304,5	B	4 324,1	B	475,9	B	78 519,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et le groupe d'âge du conducteur

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Âge du conducteur										
Moins de 20 ans		F		F		F		F		F
20 à 24 ans		F		F		F		F		F
25 à 34 ans	17 280,8	C	504,8	E	816,0	E		F	18 952,3	B
35 à 44 ans	31 131,0	B	505,3	E	1 694,4	D	2 285,7	D	35 616,4	B
45 à 54 ans	31 819,1	C	480,8	E	1 318,5	E	2 238,2	E	35 856,5	C
55 à 64 ans	16 390,4	C		F	531,4	E	1 521,8	E	18 537,7	C
65 ans et plus	13 344,5	C		F		F		F	14 204,1	C
Total	117 951,9	B	1 766,4	D	4 523,3	C	7 234,8	C	131 476,4	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . - INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de
Véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule et le sexe du conducteur

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Sexe du conducteur										
Homme	47 646,3	B	1 284,5	D	4 271,5	C	301,4	C	53 503,6	B
Femme	24 769,0	B		F		F	174,6	C	25 016,2	B
Total	72 415,3	A	1 304,5	B	4 324,1	B	475,9	B	78 519,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE,
E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE
EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de
Passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et le sexe du conducteur

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Sexe du conducteur										
Homme	79 873,0	B	1 740,1	D	4 451,5	C	4 527,7	D	90 592,3	B
Femme	38 078,9	B		F		F	2 707,1	D	40 884,1	B
Total	117 951,9	B	1 766,4	D	4 523,3	C	7 234,8	C	131 476,4	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE,
E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE
EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.
TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule et l'heure du jour

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Heure du jour										
00h00 à 05h59		F		F	407,3	D	9,9	E	3 305,3	C
06h00 à 11h59	22 464,1	B	565,2	D	1 493,0	C	215,0	B	24 737,3	A
12h00 à 17h59	30 753,8	B	582,0	D	1 603,1	C	212,9	B	33 151,8	A
18h00 à 23h59	16 366,2	B	100,4	E	820,7	C	38,1	D	17 325,4	B
Total	72 415,3	A	1 304,5	B	4 324,1	B	475,9	B	78 519,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et l'heure du jour

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Heure du jour										
00h00 à 05h59		F		F	418,7	D		F		F
06h00 à 11h59	34 367,8	B	735,3	D	1 556,0	C	3 253,7	C	39 912,9	B
12h00 à 17h59	50 660,2	B	807,4	D	1 687,3	C	3 358,0	C	56 512,9	B
18h00 à 23h59	28 715,6	B	151,9	E	861,3	D		F	30 175,3	B
Total	117 951,9	B	1 766,4	D	4 523,3	C	7 234,8	C	131 476,4	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule et le transport de marchandises dangereuses

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Transport de marchandises dangereuses										
Déclaré - oui		F		F	272,4	E		...	371,3	D
Déclaré - non	72 372,9	A	1 247,9	D	4 051,7	C	475,9	B	78 148,5	A
Total	72 415,3	A	1 304,5	B	4 324,1	B	475,9	B	78 519,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et le transport de marchandises dangereuses

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Transport de marchandises dangereuses										
Déclaré - oui		F		F	293,0	E		...	435,7	E
Déclaré - non	117 882,7	B	1 692,9	D	4 230,3	C	7 234,8	C	131 040,7	B
Total	117 951,9	B	1 766,4	D	4 523,3	C	7 234,8	C	131 476,4	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule et le type de jour

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de jour										
Fin de semaine et les jours fériés	19 713,0	A	140,8	D	591,0	D	40,2	E	20 485,0	A
Les jours de la semaine	52 702,3	A	1 163,8	C	3 733,0	B	435,7	B	58 034,8	A
Total	72 415,3	A	1 304,5	B	4 324,1	B	475,9	B	78 519,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et le type de jour

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de jour										
Fin de semaine et les jours fériés	35 126,9	B	239,7	E	610,1	D		F	36 341,8	B
Les jours de la semaine	82 825,0	B	1 526,8	D	3 913,2	C	6 869,6	C	95 134,6	B
Total	117 951,9	B	1 766,4	D	4 523,3	C	7 234,8	C	131 476,4	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de
Véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule et le type de route

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de route										
Routes avec vitesse maximale affichée de 80km/h ou plus	37 343,4	B	647,5	D	2 412,9	C	165,7	C	40 569,4	B
Autres routes	35 071,9	A	657,0	D	1 911,1	C	310,3	B	37 950,4	A
Total	72 415,3	A	1 304,5	B	4 324,1	B	475,9	B	78 519,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et le type de route

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de route										
Routes avec vitesse maximale affichée de 80km/h ou plus	61 818,6	B	856,8	E	2 542,4	C	3 414,5	E	68 632,2	B
Autres routes	56 133,3	B	909,7	D		F	3 820,2	C	62 844,1	B
Total	117 951,9	B	1 766,4	D	4 523,3	C	7 234,8	C	131 476,4	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Véhicules jusqu'à 4,5 t: Passagers-km ('000 000) par le groupe d'âge des passagers

	Estimations pour	
	Véhicules jusqu'à 4,5 t	
Âge des passagers		
Moins de 5 ans	3 835,0	D
5 - 14 ans	6 693,8	C
15 ans et plus	107 423,1	B
Total	117 951,9	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Passagers-km et véhicules-km pour les autobus par la raison du déplacement

	Estimations du			
	Passagers-km ('000 000)		Véhicules-km ('000 000)	
Raison du déplacement				
Transport urbain		.	105,3	E
Interurbain régulier		F		F
École	5 403,0	C	290,4	B
Nolisé		F		F
Autre	310,4	E	38,8	E
Total	7 234,8	C	475,9	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

Véhicules jusqu'à 4,5 t: Véhicules-km ('000 000) selon le groupe de véhicules et la raison du déplacement

	Vehicle group					
	Voiture et familiale de type "station-wagon"		Autre jusqu'à 4,5 t		Total	
Raison du déplacement						
Pour se rendre à la maison	13 381,9	B	6 320,7	C	19 702,6	B
Pour se rendre au travail ou à l'école	8 183,7	B	3 234,3	C	11 418,0	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	8 947,7	B	4 523,4	C	13 471,1	B
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	6 778,5	C	3 397,6	C	10 176,2	B
Pour se rendre quelque part	6 072,8	D	4 608,7	D	10 681,5	C
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F		F		F
(Travail) appel de service		F	1 310,7	E	1 765,6	D
(Travail) autre type de travail		F	1 751,7	E	2 538,7	E
Total	45 333,4	A	27 081,9	B	72 415,3	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . - INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

Véhicules jusqu'à 4,5 t: Passagers-km ('000 000) selon le groupe de véhicules et la raison du déplacement

	Groupe de véhicules					
	Voiture et familiale de type "station-wagon"		Autre jusqu'à 4,5 t		Total	
Raison du déplacement						
Pour se rendre à la maison	20 308,0	B	11 498,3	D	31 806,4	B
Pour se rendre au travail ou à l'école	10 097,3	B	4 406,7	C	14 504,0	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	15 207,8	B	7 952,8	C	23 160,6	B
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales		F	8 111,1	D	21 076,0	C
Pour se rendre quelque part	10 511,9	D	8 511,4	D	19 023,3	C
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F		F	2 998,8	E
(Travail) appel de service		F	1 443,8	E	1 898,8	D
(Travail) autre type de travail		F		F		F
Total	71 420,9	B	46 531,1	B	117 951,9	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . - INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

Camions de 4,5 t et plus: Véhicules-km ('000 000) selon le groupe de véhicules et la raison du déplacement

		Type de véhicule			
		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus	
Groupe de véhicules	Raison du déplacement				
Camion porteur	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	641,0	E	359,7	D
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	244,1	E		F
	Total	1 235,4	B	639,4	C
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	2 402,6	C
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	3 684,6	B
Total	Appel de service	174,8	E	189,8	E
	Transport de marchandises ou d'équipement	688,8	D	2 762,3	C
	Vide		F		F
	Autre type de travail	72,0	E		F
	Non liée au travail	258,6	E		F
	Total	1 304,5	B	4 324,1	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . - INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

Camions de 4,5 t et plus: Passagers-km ('000 000) selon le groupe de véhicules et la raison du déplacement

		Type de véhicule			
		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus	
Groupe de véhicules	Raison du déplacement				
Camion porteur	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	392,8	E
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	403,4	E		F
	Total		F	688,1	E
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	2 502,3	D
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	3 835,2	C
Total	Appel de service	252,0	E		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	840,8	E	2 895,1	C
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	421,7	E		F
	Total	1 766,4	D	4 523,3	C

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . - INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule, le type de jour et l'heure du jour

		Type de véhicule									
		Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de jour	Heure du jour										
Fin de semaine et les jours fériés	00h00 à 05h59	573,6	D		F	46,8	E		F	627,9	D
	06h00 à 11h59	5 859,8	B	54,1	D	190,7	D	15,5	E	6 120,1	B
	12h00 à 17h59	8 700,1	B	72,3	E	219,1	D	14,6	E	9 006,2	B
	18h00 à 23h59	4 579,5	B		F	134,5	E	8,2	E	4 730,9	B
	Total	19 713,0	A	140,8	D	591,0	D	40,2	E	20 485,0	A
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	2 257,7	D		F	360,5	D	8,0	E	2 677,4	C
	06h00 à 11h59	16 604,3	A	511,2	C	1 302,3	B	199,5	B	18 617,3	A
	12h00 à 17h59	22 053,7	A	509,7	C	1 384,0	C	198,3	B	24 145,7	A
	18h00 à 23h59	11 786,6	B	91,7	E	686,2	C	29,9	E	12 594,4	A
	Total	52 702,3	A	1 163,8	C	3 733,0	B	435,7	B	58 034,8	A
Total	00h00 à 05h59		F		F	407,3	D	9,9	E	3 305,3	C
	06h00 à 11h59	22 464,1	B	565,2	D	1 493,0	C	215,0	B	24 737,3	A
	12h00 à 17h59	30 753,8	B	582,0	D	1 603,1	C	212,9	B	33 151,8	A
	18h00 à 23h59	16 366,2	B	100,4	E	820,7	C	38,1	D	17 325,4	B
	Total	72 415,3	A	1 304,5	B	4 324,1	B	475,9	B	78 519,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule, le type de jour et l'heure du jour

		Type de véhicule									
		Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de jour	Heure du jour										
Fin de semaine et les jours fériés	00h00 à 05h59	806,8	E		F		F		F	905,0	D
	06h00 à 11h59	10 128,9	B		F	197,0	D		F	10 540,9	B
	12h00 à 17h59	15 896,0	B		F	227,0	D		F	16 393,4	B
	18h00 à 23h59	8 295,2	C		F	138,2	E		F	8 502,5	C
	Total	35 126,9	B	239,7	E	610,1	D		F	36 341,8	B
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59		F		F	370,8	D		F		F
	06h00 à 11h59	24 239,0	B	650,0	D	1 359,0	C	3 124,1	C	29 372,0	B
	12h00 à 17h59	34 764,2	B	676,0	D	1 460,3	C	3 219,0	C	40 119,4	B
	18h00 à 23h59	20 420,5	B	135,6	E	723,1	D		F	21 672,8	B
	Total	82 825,0	B	1 526,8	D	3 913,2	C	6 869,6	C	95 134,6	B
Total	00h00 à 05h59		F		F	418,7	D		F		F
	06h00 à 11h59	34 367,8	B	735,3	D	1 556,0	C	3 253,7	C	39 912,9	B
	12h00 à 17h59	50 660,2	B	807,4	D	1 687,3	C	3 358,0	C	56 512,9	B
	18h00 à 23h59	28 715,6	B	151,9	E	861,3	D		F	30 175,3	B
	Total	117 951,9	B	1 766,4	D	4 523,3	C	7 234,8	C	131 476,4	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule, le groupe d'âge du conducteur et le sexe du conducteur

		Type de véhicule									
		Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Groupe d'âge du conducteur	Sexe du conducteur										
Moins de 25 ans	Homme		F		F		F		F		F
	Femme	1 827,5	E		F		F		F	1 832,3	E
	Total		F		F		F		F		F
25 - 55 ans	Homme	30 935,9	B	1 060,4	D	3 596,3	C	199,0	C	35 791,7	B
	Femme	18 853,7	B		F		F	151,6	C	19 072,5	B
	Total	49 789,6	B	1 075,0	D	3 648,9	C	350,6	B	54 864,1	B
55 ans et plus	Homme	13 668,6	C	84,9	E	514,0	E	101,8	D	14 369,2	C
	Femme	4 087,9	C		F		F		F	4 111,5	C
	Total	17 756,5	B	85,5	E	514,0	E	124,7	C	18 480,7	B
Total	Homme	47 646,3	B	1 284,5	D	4 271,5	C	301,4	C	53 503,6	B
	Femme	24 769,0	B		F		F	174,6	C	25 016,2	B
	Total	72 415,3	A	1 304,5	B	4 324,1	B	475,9	B	78 519,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule, le groupe d'âge du conducteur et le sexe du conducteur

		Type de véhicule									
		Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Groupe d'âge du conducteur	Sexe du conducteur										
Moins de 25 ans	Homme		F		F		F		F		F
	Femme	2 512,4	E		F		F		F	2 517,4	E
	Total		F		F		F		F		F
25 - 55 ans	Homme	50 804,1	B	1 470,2	D	3 757,2	C	2 422,3	E	58 453,8	B
	Femme	29 426,8	B		F		F	2 452,3	D	31 971,5	B
	Total	80 230,9	B	1 490,8	D	3 829,0	C	4 874,6	C	90 425,3	B
55 ans et plus	Homme	23 595,1	C		F	531,6	E	2 105,4	E	26 346,5	C
	Femme	6 139,8	D		F		F		F	6 395,2	C
	Total	29 734,9	C		F	531,6	E	2 360,2	E	32 741,7	B
Total	Homme	79 873,0	B	1 740,1	D	4 451,5	C	4 527,7	D	90 592,3	B
	Femme	38 078,9	B		F		F	2 707,1	D	40 884,1	B
	Total	117 951,9	B	1 766,4	D	4 523,3	C	7 234,8	C	131 476,4	B

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . - INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces du

Carburant ('000 000 litres) acheté selon le type de véhicule et le type de carburant

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de carburant										
Essence	7 293,5	A	49,4	E		F	11,6	E	7 368,6	A
Diesel		F	238,5	D	1 456,6	C	139,9	B	2 149,7	C

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE.

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications de Statistique Canada

Catalogue

- 53-223-XIE **Enquête sur les véhicules au Canada** – *Annuel*. Anglais.
- 53-223-XIF **Enquête sur les véhicules au Canada** – *Annuel*. Français.
- 50-002-XIB **Transport terrestre et maritime** - *Bulletin de Service* - Huit numéros par année. Bilingue.
- 51-004-XIB **Aviation** - *Bulletin de service* - Bilingue. Mensuel.
- 51-203-XIB **Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens**- *Annuel*. Bilingue.
- 51-204-XIE **Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur**– *Annuel*. Anglais.
- 51-204-XIF **Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur**– *Annuel*. Français
- 51-206-XIB **Aviation civile canadienne** - *Annuel*. Bilingue.
- 51-207-XIB **Statistique des affrètements aériens** - *Annuel*. Bilingue.
- 52-001-XIE **Chargements ferroviaires**– *Mensuel*. Anglais.
- 52-001-XIF **Chargements ferroviaires**– *Mensuel*. Français.
- 52-216-XIB **Le transport ferroviaire au Canada** - *Annuel*. Bilingue
- 53-215-XIB **Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain** - *Annuel*. Bilingue.
- 53-218-XIB **Véhicules automobiles, ventes de carburants** - *Annuel*. Bilingue
- 53-222-XIB **Le camionnage au Canada** - *Annuel*. Bilingue.
- 54-205-XIB **Le transport maritime au Canada** - *Annuel*. Bilingue.
- 66-001-PPB **Voyages internationaux, renseignements provisoires**(Touriscope) - *Mensuel*. Bilingue.
- 66-201-XIB **Voyages internationaux** - *Annuel*. Bilingue.
- 87-003-XIB **Info-voyages** - *Trimestriel*. Bilingue.

Pour obtenir une publication, veuillez téléphoner au 1 613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1 613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada seulement, composez le 1 800-770-1033. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec :

Gord Baldwin, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
Immeuble Principal, Pièce 1506
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-0407
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: Gord.Baldwin@statcan.ca

John Ross
Chef
Section de camionnage
Téléphone: (613) 951-1922
Télécopieur: (613) 951-0579
Internet: John.Ross@statcan.ca

Doug O'Keefe
Chef
Section des transports multimodaux
Téléphone: (613) 951-0291
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: Doug.O'Keefe@statcan.ca

Chef
Centre des statistiques de l'aviation
Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0010
Internet:

Normes de service à la clientèle Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois et dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.