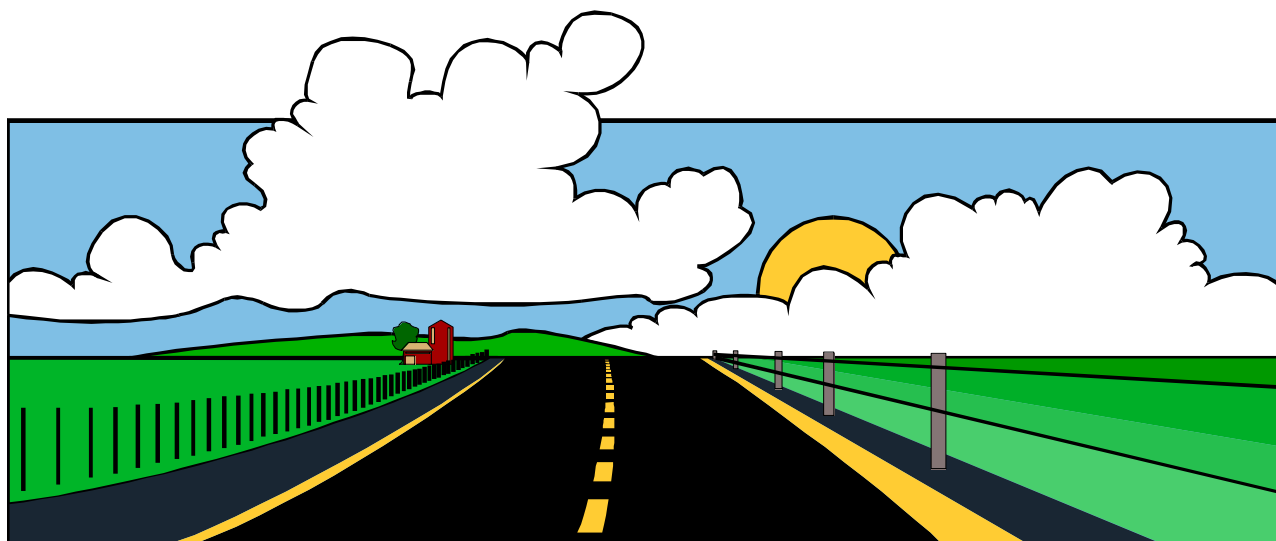




Enquête sur les véhicules au Canada

Trimestre 3, 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 3, 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.

Mars 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>	16
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.....	19
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 VEHICULE – VÉHICULES JUSQU'À 4,5 T.....	22
3.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION SELON LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VEHICULE – CAMIONS DE 4,5 T À 15 T.....	23
4.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VEHICULE – CAMIONS DE PLUS DE 15 T.....	24
5.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION SELON LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VEHICULE – 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 VEHICULE.....	32
13.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET L'ANNÉE DU VEHICULE.....	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 17,5 millions de véhicules étaient classés dans le champ de l'Enquête sur les véhicules au Canada.
- D'après les estimations, ces véhicules ont parcouru 83,9 milliards de kilomètres entre le 1er juillet et le 30 septembre 2001.
- Pendant ce trimestre, les véhicules de poids brut de moins de 4 500 kg ont parcouru en moyenne 4 550 kilomètres tandis que les plus gros camions (les camions de poids brut de 15 000 kg ou plus) ont parcouru en moyenne 17 450 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 troisième 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 avril 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 avril 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 avril 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 troisième 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 4 999 véhicules sur les 17 474 178 figurant dans la population observée. Pour les trois territoires, 2 579 véhicules sur 44 333 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'odmètre, 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	35 %	13 %	22 %	32 %	5 %	27 %	4 %	5 %
Camions 4,5 t – 15 t	32 %	21 %	11 %	21 %	5 %	16 %	7 %	13 %
Camions 15 t et plus	33 %	20 %	13 %	22 %	5 %	16 %	7 %	17 %
Autobus	42 %	34 %	8 %	2 %	0 %	2 %	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.	17 %	0 %	17 %	10 %	8 %
Camions 4,5 t – 15 t	s. o.	s. o.	s. o.	12 %	1 %	11 %	15 %	7 %
Camions 15 t et plus	s. o.	s. o.	s. o.	12 %	1 %	11 %	14 %	7 %
Autobus	s. o.	s. o.	s. o.	11 %	0 %	11 %	18 %	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	53 %	19 %	33 %	47 %	7 %	40 %
Camions 4,5 t – 15 t	60 %	39 %	21 %	40 %	10 %	30 %
Camions 15 t et plus	60 %	36 %	24 %	40 %	10 %	30 %
Autobus	96 %	77 %	19 %	4 %	0 %	4 %

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 %	10 %	90 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 15 t et plus	100 %	11 %	89 %	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 2001 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				
	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	239 786	4 026	3 225	1 217	248 254
Île-du-Prince-Édouard	73 372	1 990	2 668	62	78 092
Nouvelle-Écosse	522 221	10 247	7 788	1 909	542 165
Nouveau-Brunswick	438 353	10 946	4 687	2 754	456 740
Québec	3 819 013	58 842	35 665	13 388	3 926 908
Ontario	6 478 053	82 631	105 953	22 431	6 689 068
Manitoba	599 466	10 234	12 858	3 543	626 101
Saskatchewan	620 891	51 788	26 010	3 871	702 560
Alberta	2 023 029	113 439	69 497	12 518	2 218 483
Colombie-Britannique	2 285 255	63 430	14 205	8 557	2 371 447
Territoire du Yukon	17 739	993	709	163	19 604
Territoires du Nord-Ouest	18 325	551	785	79	19 740
Nunavut	2 911	262	139	15	3 327
Total - Canada	17 138 414	409 379	284 189	70 507	17 902 489

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	4 482	3 092	20 789	15 066	92 111	219 896	48 263	90 398	213 470	222 941	2 399	1 612	146	934 665
1984	1 587	1 191	6 318	5 813	33 917	61 052	12 797	18 228	43 959	50 228	495	350	48	235 983
1985	2 446	1 596	8 636	7 984	54 189	98 982	16 941	21 119	56 775	63 642	574	482	82	333 448
1986	3 690	2 078	12 393	10 995	82 720	147 339	23 583	28 044	78 579	92 522	871	579	66	483 459
1987	5 316	2 909	16 442	14 755	119 086	198 882	23 167	24 262	70 527	95 594	876	506	109	572 431
1988	10 529	4 449	24 381	22 399	182 448	293 869	29 443	29 608	93 430	115 772	1 099	799	137	808 363
1989	13 120	4 953	27 464	25 157	199 952	342 449	30 286	30 134	100 354	128 563	1 148	870	155	904 605
1990	13 422	5 364	29 737	26 386	218 443	356 153	33 425	31 790	107 364	141 177	1 181	889	151	965 482
1991	14 523	4 879	29 868	26 417	230 694	361 529	35 145	32 962	107 874	137 518	1 037	863	174	983 483
1992	15 617	5 500	33 169	29 611	262 393	395 105	36 221	33 392	105 260	139 412	1 036	759	174	1 057 649
1993	16 730	5 257	32 424	26 725	238 968	380 370	32 881	30 438	96 478	128 254	1 020	783	177	990 505
1994	16 906	5 223	33 525	27 105	227 977	380 329	32 130	32 461	100 879	122 157	998	926	198	980 814
1995	15 796	5 290	34 124	27 770	242 511	410 414	34 841	34 354	106 853	125 173	1 033	984	188	1 039 331
1996	12 030	4 220	28 549	22 536	193 779	340 391	30 284	28 413	90 040	98 860	760	796	152	850 810
1997	16 099	4 851	35 128	27 312	242 325	436 580	39 381	37 144	122 606	125 957	1 079	1 223	211	1 089 896
1998	18 396	4 296	37 695	30 470	266 300	467 997	39 383	35 932	134 745	123 849	943	1 273	200	1 161 479
1999	20 435	2 965	36 030	29 455	289 483	489 977	34 539	26 935	118 186	115 379	880	1 459	181	1 165 904
2000	23 775	3 212	42 025	36 069	348 389	599 455	38 220	30 484	138 104	133 463	307	1 721	202	1 395 426
2001	14 631	1 939	31 843	24 906	280 746	471 684	27 717	23 049	129 502	117 724	3	1 403	154	1 125 301
2002	238	107	1 682	1 417	12 535	25 598	816	1 741	8 044	7 069	0	46	6	59 299
Inconnue	15	0	0	5	44	0	0	1	0	1	0	0	0	66
TOTAL	239 783	73 371	522 222	438 353	3 819 010	6 478 051	599 463	620 889	2 023 029	2 285 255	17 739	18 323	2 911	17 138 399

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

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	667	963	2 619	1 046	10 405	6 520	2 639	34 974	38 015	12 414	361	87	41	110 751
1984	116	73	267	134	1 489	1 098	245	664	1 879	1 027	30	22	4	7 048
1985	153	85	347	212	2 223	1 800	359	715	2 512	1 372	36	21	5	9 840
1986	185	96	390	260	2 500	2 441	447	851	3 032	1 919	33	18	13	12 185
1987	187	91	452	265	3 172	2 938	378	669	1 980	1 747	27	11	19	11 936
1988	275	96	516	324	4 042	3 950	429	740	3 513	2 483	47	22	20	16 457
1989	222	99	531	305	3 153	3 754	414	625	3 507	2 802	50	29	15	15 506
1990	244	72	514	309	3 233	4 069	524	738	3 866	3 090	49	38	16	16 762
1991	210	50	359	311	2 141	2 845	454	654	3 745	2 400	36	23	10	13 238
1992	173	38	326	373	1 920	2 917	391	643	3 428	2 436	37	23	11	12 716
1993	178	46	359	537	2 117	3 526	399	909	3 617	2 824	23	17	10	14 562
1994	204	50	355	588	2 594	4 375	404	909	4 597	3 177	45	21	15	17 334
1995	260	54	556	692	3 352	5 445	577	1 094	5 118	3 744	41	38	29	21 000
1996	142	25	341	588	2 102	3 927	412	693	3 821	2 656	30	19	9	14 765
1997	176	34	421	703	2 269	5 400	491	990	6 033	3 561	43	35	15	20 171
1998	131	20	490	909	2 864	5 584	426	1 030	5 645	3 074	31	20	13	20 237
1999	198	45	576	1 258	3 844	8 406	506	1 509	5 840	4 265	58	40	8	26 553
2000	183	27	485	1 003	3 076	7 300	362	1 640	5 820	3 872	14	39	7	23 828
2001	108	22	326	1 079	1 966	6 062	359	1 621	7 060	4 369	1	25	2	23 000
2002	8	1	19	47	376	274	19	120	409	199	0	1	0	1 473
Inconnue	5	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	8
TOTAL	4 025	1 987	10 249	10 943	58 841	82 631	10 235	51 788	113 437	63 431	992	549	262	409 370

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	362	887	1 020	668	820	5 164	1 417	7 410	17 126	2 717	155	148	16	37 910
1984	92	150	150	185	254	1 208	235	504	998	265	7	21	2	4 071
1985	125	148	232	216	435	1 990	338	702	1 729	318	26	22	1	6 282
1986	138	190	227	241	517	2 779	393	812	1 964	472	19	16	1	7 769
1987	175	211	343	357	823	3 746	440	797	1 712	540	16	13	3	9 176
1988	217	188	367	320	1 089	4 017	440	875	2 361	604	27	20	0	10 525
1989	231	131	365	262	891	4 143	426	738	2 237	555	28	29	1	10 037
1990	133	116	237	279	842	3 886	384	737	2 404	936	32	25	4	10 015
1991	130	64	156	153	499	2 410	221	499	1 865	507	18	27	10	6 559
1992	106	38	173	114	708	2 416	282	476	1 569	671	36	26	7	6 622
1993	102	48	249	178	1 146	3 587	495	716	2 127	649	21	20	1	9 339
1994	157	70	387	205	2 131	5 230	721	929	3 268	775	28	43	6	13 950
1995	209	110	561	281	3 091	8 644	846	1 099	4 042	830	29	63	16	19 821
1996	161	60	411	185	2 214	6 284	819	847	3 128	746	48	50	8	14 961
1997	142	28	324	170	2 283	6 331	720	852	3 747	816	45	48	6	15 512
1998	214	56	593	207	4 285	10 405	1 195	1 619	5 344	766	66	56	13	24 819
1999	191	74	688	265	4 676	11 853	1 268	2 400	4 403	718	54	53	26	26 669
2000	224	71	846	238	5 488	13 284	1 393	2 678	4 590	673	51	56	10	29 602
2001	99	26	387	134	3 001	7 325	735	1 223	4 184	548	2	42	7	17 713
2002	12	2	69	29	466	1 252	91	99	701	101	0	5	1	2 828
Inconnue	4	0	1	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	12
TOTAL	3 224	2 668	7 786	4 687	35 666	105 954	12 859	26 012	69 499	14 207	708	783	139	284 192

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	32	21	138	711	533	1 364	301	519	2 344	1 051	38	7	4	7 063
1984	3	0	25	139	180	167	64	137	217	129	7	3	0	1 071
1985	5	1	35	111	208	346	217	176	312	133	2	1	4	1 551
1986	14	3	63	125	223	348	150	185	358	184	3	0	0	1 656
1987	78	3	71	131	193	626	164	349	451	221	2	4	0	2 293
1988	165	1	106	157	330	866	245	224	557	320	10	2	0	2 983
1989	180	1	84	119	612	1 001	178	235	654	422	7	3	0	3 496
1990	141	1	130	187	734	1 404	138	273	683	449	10	2	1	4 153
1991	131	1	130	76	840	1 331	198	214	584	544	5	1	0	4 055
1992	119	3	76	83	834	1 258	194	174	598	419	4	0	0	3 762
1993	46	0	103	98	713	1 052	178	180	558	349	2	2	0	3 281
1994	26	0	51	38	1 185	960	244	113	410	419	10	2	0	3 458
1995	26	0	186	157	747	1 339	177	122	533	535	12	1	0	3 835
1996	24	2	72	19	995	1 571	170	143	441	594	14	0	0	4 045
1997	47	0	109	126	933	1 353	157	141	690	389	17	3	1	3 966
1998	35	0	192	189	841	1 647	191	170	718	645	7	3	0	4 638
1999	60	0	99	90	1 117	2 072	230	208	779	547	5	19	3	5 229
2000	54	10	181	98	1 003	2 193	204	154	812	660	7	9	2	5 387
2001	32	13	57	96	998	1 408	72	109	786	528	0	16	0	4 115
2002	0	0	0	0	169	125	70	45	33	14	0	0	0	456
Inconnue	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
TOTAL	1 218	60	1 908	2 752	13 388	22 431	3 542	3 871	12 518	8 552	162	78	15	70 495

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	234 767	A	3 343	C	2 990	B	1 125	B	242 224	A
Île-du-Prince-Édouard	72 926	A	1 664	B	2 399	B	62	A	77 051	A
Nouvelle-Écosse	519 847	A	7 511	C	7 788	A	1 909	A	537 055	A
Nouveau-Brunswick	436 955	A	8 927	B	4 809	A	1 417	C	452 109	A
Québec	3 756 756	A	50 673	B	34 618	A	12 508	A	3 854 556	A
Ontario	6 373 159	A	76 873	A	97 493	A	22 454	A	6 569 980	A
Manitoba	578 420	A	9 152	B	12 448	A	3 543	A	603 563	A
Saskatchewan	615 167	A	51 700	A	23 267	A	3 561	B	693 694	A
Alberta	1 990 030	A	96 522	A	66 156	A	12 518	A	2 165 226	A
Colombie-Britannique	2 265 346	A	55 912	B	13 506	A	8 378	A	2 343 142	A
Territoire du Yukon	17 659	A	836	B	781	A	120	E	19 396	A
Territoires du Nord-Ouest	18 734	A	528	B	1 088	A		F	20 350	A
Nunavut	3 113	A	376	D	172	C	15	A	3 675	A
Total - Canada	16 882 879	A	364 017	A	267 514	A	67 611	A	17 582 021	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	2 968 430	A	62 264	B	67 036	B	10 320	D	3 108 050	A
1996 - 1998	3 454 369	A	51 648	B	55 150	B	14 194	C	3 575 361	A
1992 - 1995	4 742 963	A	61 997	C	47 773	B	16 999	C	4 869 732	A
1988 - 1991	3 772 447	A	56 110	C	49 778	C	14 797	B	3 893 132	A
Antérieur à 1988	1 944 670	B	131 997	B	47 778	C	11 301	B	2 135 746	B
Total	16 882 879	A	364 017	A	267 514	A	67 611	A	17 582 021	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 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	10 659 269	A		F		...		...	10 660 890	A
Familiale de type "station-wagon"	379 399	D		...		...		...	379 399	D
Fourgonnette	1 996 765	B	27 792	D		...	6 200	E	2 030 757	B
Véhicule utilitaire sport	1 327 760	B		F		...		...	1 329 593	B
Camionnette de type "pick-up"	2 453 087	B	131 155	B		F		...	2 592 922	B
Camion porteur		F	176 170	B	97 440	B		...	340 209	B
Semi-remorque		...	13 026	E	155 442	A		...	168 468	B
Autobus		...		F		...	61 411	A	61 635	A
Autre		...	12 196	E		F		...	18 148	E
Total	16 882 879	A	364 017	A	267 514	A	67 611	A	17 582 021	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 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	16 464 620	A	166 091	B	9 594	E	12 839	C	16 653 144	A
Diesel	375 306	D	182 283	A	257 921	A	52 081	A	867 590	B
Autre		F	15 643	E		...	2 691	E	61 287	E
Total	16 882 879	A	364 017	A	267 514	A	67 611	A	17 582 021	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	1 233,9	B		F	42,0	E		F	1 312,7	B
Île-du-Prince-Édouard	290,3	C		F	11,4	E		F	311,6	C
Nouvelle-Écosse	2 790,5	C	34,1	D	152,4	C	9,5	E	2 986,6	C
Nouveau-Brunswick	2 274,8	B	75,1	E	51,7	D		F	2 403,4	B
Québec	20 680,3	C	288,9	C	806,1	C	53,3	E	21 828,5	C
Ontario	26 675,4	A	652,3	C	2 039,6	B	85,4	E	29 452,7	A
Manitoba	2 419,9	B	79,5	D	414,1	C		F	2 918,6	B
Saskatchewan	2 811,9	B	191,0	D	299,4	D	5,4	E	3 307,7	B
Alberta	9 327,2	B	541,6	C	722,6	C	43,5	E	10 634,8	B
Colombie-Britannique	8 058,0	B	304,2	C	89,7	D	38,7	E	8 490,5	B
Territoire du Yukon	98,5	B	2,1	D	19,1	E	1,0	E	120,7	B
Territoires du Nord-Ouest	96,0	D		F		F		F	118,2	C
Nunavut	13,8	E	0,7	E		F		F	14,9	E
Total - Canada	76 770,3	A	2 218,9	B	4 665,9	A	245,7	C	83 900,8	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	2 654,3	E		F		F		F	2 754,5	E
Île-du-Prince-Édouard	460,3	D		F		F		F	491,2	D
Nouvelle-Écosse	5 654,5	D	43,5	E	171,2	E	294,3	E	6 163,6	D
Nouveau-Brunswick		F		F	52,0	D		F	4 505,8	D
Québec		F	391,0	E	891,9	E		F		F
Ontario	44 878,4	B		F	2 141,4	C		F	48 824,0	B
Manitoba	4 191,4	C		F	457,9	D		F	4 829,5	C
Saskatchewan	4 685,3	C		F	326,1	E	75,6	E	5 378,9	C
Alberta	16 692,9	C	833,7	E	828,3	E		F	18 951,3	C
Colombie-Britannique	12 905,4	C		F	100,8	E		F	14 180,2	C
Total - provinces	130 815,1	B		F	5 030,4	B	3 361,8	E	142 415,4	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	17 563,8	B	702,7	B	2 067,8	B		F	20 382,7	B
1996 - 1998	16 926,0	B	465,0	C	1 397,0	C	75,1	E	18 863,1	B
1992 - 1995	22 523,5	B	527,8	D	731,6	C	57,6	E	23 840,6	B
1988 - 1991	14 352,7	C	216,7	E	362,7	E	28,9	D	14 961,1	C
Antérieur à 1988	5 404,3	C	306,7	E	106,7	E	35,7	E	5 853,4	C
Total	76 770,3	A	2 218,9	B	4 665,9	A	245,7	C	83 900,8	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIT: 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		F	956,4	D	2 217,0	D		F		F
1996 - 1998	29 502,6	B	760,2	E	1 491,4	D		F	32 560,4	B
1992 - 1995		F		F	787,4	E		F		F
1988 - 1991	23 563,1	D		F	425,7	E	452,0	E	24 732,5	D
Antérieur à 1988	8 392,5	E		F		F		F	9 179,4	D
Total	130 815,1	B		F	5 030,4	B	3 361,8	E	142 415,4	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 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	44 863,9	B		F	...		...	44 895,0	B	
Voiture										
Familiale de type "station-wagon"	1 481,4	E		...	...		...	1 481,4	E	
Fourgonnette	11 620,1	C	270,7	E	...		F	11 906,3	C	
Véhicule utilitaire sport	6 489,2	C		F	...		...	6 513,4	C	
Camionnette de type "pick-up"	11 729,8	B	725,1	C	F		...	12 492,5	B	
Camion porteur		F	1 086,9	B	744,0	C	...	2 416,7	C	
Semi-remorque		...		F	3 882,3	B	...	3 957,9	B	
Autobus		...		F	...	230,2	C	230,4	C	
Autre		...		F	F		...		F	
Total	76 770,3	A	2 218,9	B	4 665,9	A	245,7	C	83 900,8	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	71 291,7	B		F		...		...	71 348,4	B
Familiale de type "station-wagon"	2 729,7	E		...		...		...	2 729,7	E
Fourgonnette		F		F		...		F		F
Véhicule utilitaire sport	11 710,5	E		F		...		...	11 747,2	E
Camionnette de type "pick-up"		F		F		F		...		F
Camion porteur		F		F	874,8	E		...		F
Semi-remorque		...		F	4 108,4	C		...	4 255,0	C
Autobus		...		F		...	3 124,9	E	3 125,1	E
Autre		...		F		F		...		F
Total	130 815,1	B		F	5 030,4	B	3 361,8	E	142 415,4	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	74 615,9	A	637,4	C		F	21,5	E	75 313,1	A
Diesel	2 065,7	D	1 525,3	B	4 627,7	A	214,5	C	8 433,1	B
Autre		F		F		...		F		F
Total	76 770,3	A	2 218,9	B	4 665,9	A	245,7	C	83 900,8	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	127 629,9	B		F		F	190,9	E	128 870,1	B
Diesel	3 037,1	E	2 140,0	D	4 981,5	B	2 937,5	E	13 096,0	B
Autre		F		F		...		F		F
Total	130 815,1	B		F	5 030,4	B	3 361,8	E	142 415,4	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	10 613,5	B	79,9	E	286,6	E	15,8	E	10 995,9	B
Lundi	10 692,8	B	422,5	D	786,3	C	37,4	D	11 938,9	B
Mardi	10 629,5	B	410,7	C	838,9	C	43,9	C	11 923,0	B
Mercredi	11 411,1	B	380,0	C	893,9	C	36,0	C	12 721,0	B
Jeudi	11 035,3	B	393,8	C	812,9	C	50,4	C	12 292,4	A
Vendredi	12 170,4	B	332,6	D	711,0	C	41,0	C	13 254,9	B
Samedi	10 009,5	B	192,5	E	299,2	D	19,7	E	10 520,9	B
Total	76 562,1	A	2 211,9	B	4 628,8	A	244,3	C	83 647,1	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	19 210,8	B		F		F		F	19 886,7	B
Lundi		F	573,9	D	827,7	C	559,8	E		F
Mardi	17 139,0	B	569,1	D	899,6	C	592,1	E	19 199,8	B
Mercredi	19 022,6	B		F	996,4	C	529,8	D	21 081,8	B
Jeudi	17 755,0	B		F	902,9	C	862,5	E	20 179,3	B
Vendredi	20 397,9	B	446,1	D	775,0	C	466,3	E	22 085,2	B
Samedi	19 634,3	B		F	332,0	D		F	20 365,5	B
Total	130 815,1	B		F	5 030,4	B	3 361,8	E	142 415,4	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		F		F	306,7	E		F		F
25 à 34 ans		F	426,1	D	1 000,9	E	9,8	E		F
35 à 44 ans	18 684,9	B		F	1 466,2	D	85,2	D	20 858,9	B
45 à 54 ans	20 817,1	B	747,9	D	1 219,7	D	83,2	E	22 867,8	B
55 à 64 ans	10 456,5	C		F	586,9	E	59,3	E	11 250,4	C
65 ans et plus	6 633,7	C		F		F		F	6 737,9	C
Total	76 562,1	A	2 211,9	B	4 628,8	A	244,3	C	83 647,1	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	346,6	E		F		F
25 à 34 ans		F	606,9	D	1 110,6	E		F		F
35 à 44 ans	34 247,2	B		F	1 645,8	D	1 165,6	E	37 959,9	B
45 à 54 ans	34 588,2	C		F	1 252,9	D		F	37 856,0	B
55 à 64 ans	16 351,6	C		F	626,0	E	1 257,2	E	18 442,4	C
65 ans et plus	10 911,6	C		F		F		F	11 094,1	C
Total	130 815,1	B		F	5 030,4	B	3 361,8	E	142 415,4	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	53 101,4	B	2 167,1	C	4 581,5	B	163,5	D	60 013,4	B
Femme	23 460,7	B		F		F	80,8	E	23 633,6	B
Total	76 562,1	A	2 211,9	B	4 628,8	A	244,3	C	83 647,1	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	92 571,0	B		F	4 956,7	B	1 981,7	E	102 618,9	B
Femme	38 244,1	B		F		F	1 380,0	E	39 796,5	B
Total	130 815,1	B		F	5 030,4	B	3 361,8	E	142 415,4	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	2 421,4	C		F	458,2	D		F	2 966,3	B
06h00 à 11h59	24 099,8	B	1 067,0	C	1 742,7	B	100,4	C	27 009,9	B
12h00 à 17h59	33 082,6	B	945,5	C	1 708,2	B	107,4	C	35 843,7	B
18h00 à 23h59	16 958,3	B		F	719,8	C	26,8	E	17 827,2	B
Total	76 562,1	A	2 211,9	B	4 628,8	A	244,3	C	83 647,1	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	3 357,7	C		F	503,3	D		F	4 112,1	C
06h00 à 11h59	39 363,9	B		F	1 874,3	B	1 454,3	D	44 227,5	B
12h00 à 17h59	58 630,6	B		F	1 870,2	C	1 579,3	D	63 420,6	B
18h00 à 23h59	29 462,8	B		F	782,6	C		F	30 655,2	B
Total	130 815,1	B		F	5 030,4	B	3 361,8	E	142 415,4	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		F		...		F
Déclaré - non	76 559,2	B	2 188,3	C	4 333,4	B	244,3	C	83 325,1	B
Total	76 562,1	A	2 211,9	B	4 628,8	A	244,3	C	83 647,1	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		F		...		F
Déclaré - non	130 812,2	B		F	4 727,9	B	3 361,8	E	142 083,6	B
Total	130 815,1	B		F	5 030,4	B	3 361,8	E	142 415,4	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	21 838,4	B	325,6	E	660,8	D	35,6	E	22 860,4	B
Les jours de la semaine	54 723,7	A	1 886,3	C	3 968,1	B	208,6	C	60 786,6	A
Total	76 562,1	A	2 211,9	B	4 628,8	A	244,3	C	83 647,1	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	41 102,3	B		F	714,4	D		F	42 683,0	B
Les jours de la semaine	89 712,8	B		F	4 316,0	B	3 006,8	D	99 732,4	B
Total	130 815,1	B		F	5 030,4	B	3 361,8	E	142 415,4	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	43 113,2	B	1 196,1	D	3 068,4	C	78,5	E	47 456,2	B
Autres routes	33 448,9	A	1 015,8	D	1 560,4	C	165,8	C	36 190,9	A
Total	76 562,1	A	2 211,9	B	4 628,8	A	244,3	C	83 647,1	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	77 526,3	C		F	3 289,0	C	1 792,9	E	84 320,2	B
Autres routes	53 288,8	B		F	1 741,4	C	1 568,8	E	58 095,2	A
Total	130 815,1	B		F	5 030,4	B	3 361,8	E	142 415,4	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	4 182,9	C
5 - 14 ans	11 255,0	C
15 ans et plus	115 377,2	B
Total	130 815,1	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. 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		.	98,2	E
Interurbain régulier		F		F
École	2 109,8	E	94,2	D
Nolisé		F		F
Autre		F		F
Total	3 361,8	E	244,3	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 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	12 966,1	B	7 572,9	C	20 539,1	B
Pour se rendre au travail ou à l'école	7 619,0	B	4 834,7	C	12 453,7	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	8 754,6	B	4 476,1	C	13 230,7	B
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	7 580,5	B	4 266,1	C	11 846,6	B
Pour se rendre quelque part		F		F		F
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F	705,5	E	968,6	D
(Travail) appel de service		F	714,2	E	1 233,8	E
(Travail) autre type de travail	1 710,5	E		F		F
Total	46 292,1	A	30 270,0	B	76 562,1	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIT: 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	20 257,2	B	14 612,2	C	34 869,4	B
Pour se rendre au travail ou à l'école	9 621,9	B	6 123,7	C	15 745,6	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	13 841,1	B	7 887,0	C	21 728,1	B
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	13 134,8	B	10 448,0	C	23 582,8	B
Pour se rendre quelque part		F		F		F
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F	776,8	E	1 069,4	D
(Travail) appel de service		F	737,8	E	1 348,7	E
(Travail) autre type de travail	2 409,9	E		F		F
Total	74 021,4	B		F	130 815,1	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. 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		F	592,6	E
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total	2 136,3	B	781,5	C
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	2 967,3	C
	Vide		F	566,2	E
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	3 847,4	B
Total	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	3 559,9	C
	Vide	196,0	E	633,0	D
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	441,2	D		F
	Total	2 211,9	B	4 628,8	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 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	710,3	E
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	919,9	E
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	3 199,8	C
	Vide		F	579,0	E
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	4 110,5	C
Total	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	3 910,1	C
	Vide	309,2	E	646,4	D
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	5 030,4	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 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	551,7	C		F	61,8	E		F	621,8	C
	06h00 à 11h59	6 371,9	B	154,4	E	227,6	D	12,5	E	6 766,4	B
	12h00 à 17h59	9 607,8	B	132,1	E	230,7	E	15,6	E	9 986,2	B
	18h00 à 23h59	5 307,0	B		F	140,7	E	6,0	E	5 486,1	B
	Total	21 838,4	B	325,6	E	660,8	D	35,6	E	22 860,4	B
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	1 869,7	C		F	396,4	D		F	2 344,5	C
	06h00 à 11h59	17 727,9	B	912,5	C	1 515,1	B	87,9	C	20 243,5	A
	12h00 à 17h59	23 474,8	B	813,4	C	1 477,5	B	91,8	C	25 857,5	B
	18h00 à 23h59	11 651,2	B		F	579,1	C	20,8	E	12 341,1	B
	Total	54 723,7	A	1 886,3	C	3 968,1	B	208,6	C	60 786,6	A
Total	00h00 à 05h59	2 421,4	C		F	458,2	D		F	2 966,3	B
	06h00 à 11h59	24 099,8	B	1 067,0	C	1 742,7	B	100,4	C	27 009,9	B
	12h00 à 17h59	33 082,6	B	945,5	C	1 708,2	B	107,4	C	35 843,7	B
	18h00 à 23h59	16 958,3	B		F	719,8	C	26,8	E	17 827,2	B
	Total	76 562,1	A	2 211,9	B	4 628,8	A	244,3	C	83 647,1	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	798,2	D		F	72,2	E		F	882,7	D
	06h00 à 11h59	11 377,0	C		F	252,2	E		F	11 985,7	C
	12h00 à 17h59	18 642,4	B		F		F		F	19 272,4	B
	18h00 à 23h59	10 284,7	B		F	147,2	E		F	10 542,3	B
	Total	41 102,3	B		F	714,4	D		F	42 683,0	B
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	2 559,5	C		F	431,1	D		F	3 229,4	C
	06h00 à 11h59	27 986,9	B		F	1 622,1	B	1 337,1	D	32 241,8	B
	12h00 à 17h59		F	1 155,3	C	1 627,3	C	1 377,3	D	44 148,3	B
	18h00 à 23h59		F		F	635,4	D		F		F
	Total	89 712,8	B		F	4 316,0	B	3 006,8	D	99 732,4	B
Total	00h00 à 05h59	3 357,7	C		F	503,3	D		F	4 112,1	C
	06h00 à 11h59	39 363,9	B		F	1 874,3	B	1 454,3	D	44 227,5	B
	12h00 à 17h59	58 630,6	B		F	1 870,2	C	1 579,3	D	63 420,6	B
	18h00 à 23h59	29 462,8	B		F	782,6	C		F	30 655,2	B
	Total	130 815,1	B		F	5 030,4	B	3 361,8	E	142 415,4	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	308,1	E		F		F
	Femme		F		F		F		F		F
	Total		F		F	308,1	E		F		F
25 - 55 ans	Homme	36 676,4	B	1 752,5	C	3 639,4	C	112,6	E	42 180,9	B
	Femme	16 986,8	B		F		F	65,6	E	17 143,8	B
	Total	53 663,2	B	1 796,5	C	3 686,8	C	178,2	D	59 324,7	B
55 ans et plus	Homme	13 150,0	B	200,6	E	634,0	E	47,8	E	14 032,4	B
	Femme	3 940,3	C		F		F		F	3 956,0	C
	Total	17 090,2	B	201,1	E	634,0	E	63,1	E	17 988,4	B
Total	Homme	53 101,4	B	2 167,1	C	4 581,5	B	163,5	D	60 013,4	B
	Femme	23 460,7	B		F		F	80,8	E	23 633,6	B
	Total	76 562,1	A	2 211,9	B	4 628,8	A	244,3	C	83 647,1	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	348,0	E		F		F
	Femme		F		F		F		F		F
	Total		F		F	348,0	E		F		F
25 - 55 ans	Homme	66 171,7	C	2 588,3	C	3 935,7	C		F	73 601,6	C
	Femme	28 492,8	C		F		F		F	29 787,2	B
	Total	94 664,5	B	2 685,7	C	4 009,4	C	2 029,3	E	103 388,8	B
55 ans et plus	Homme	21 382,4	C		F	673,0	E		F	23 398,4	C
	Femme	5 880,9	C		F		F		F	6 138,0	C
	Total	27 263,2	B		F	673,0	E	1 318,6	E	29 536,5	B
Total	Homme	92 571,0	B		F	4 956,7	B	1 981,7	E	102 618,9	B
	Femme	38 244,1	B		F		F	1 380,0	E	39 796,5	B
	Total	130 815,1	B		F	5 030,4	B	3 361,8	E	142 415,4	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	7 883,8	B	132,1	E		F	6,0	E	8 035,5	B
Diesel	142,3	E	339,7	C	1 940,5	C	76,7	D	2 499,2	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.

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.