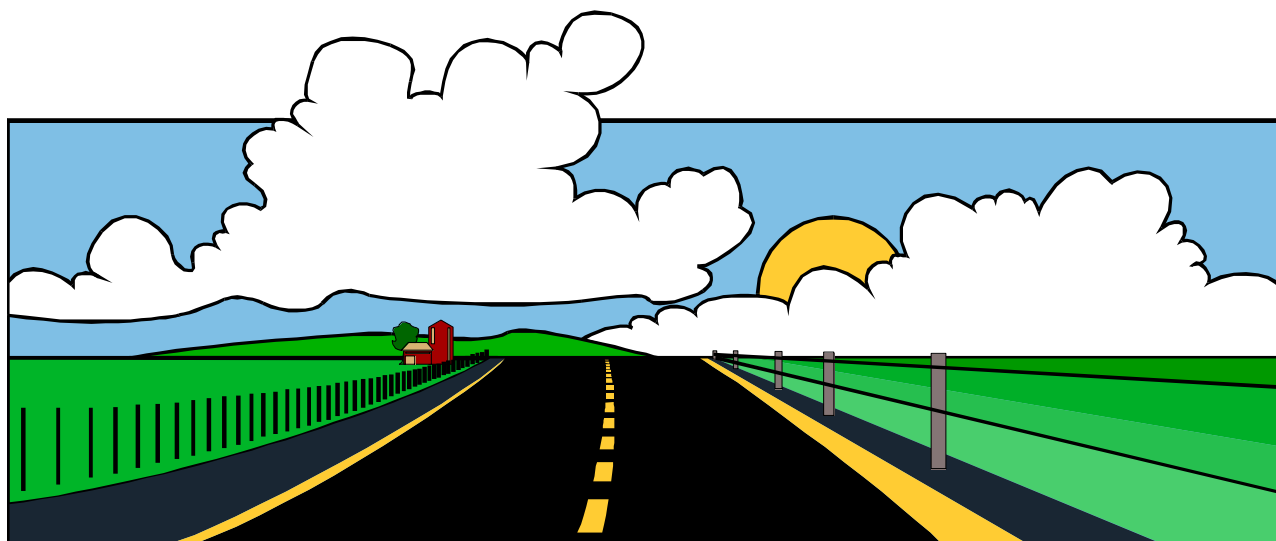




Enquête sur les véhicules au Canada

Trimestre 4, 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 4, 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.

Mai 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 17,6 millions de véhicules étaient classés dans le champ de l'Enquête sur les véhicules au Canada.
- D'après les estimations, ces véhicules ont parcouru 76,6 milliards de kilomètres entre le 1er octobre et le 31 décembre 2001.
- Pendant ce trimestre, les véhicules de poids brut de moins de 4 500 kg ont parcouru en moyenne 4 100 kilomètres tandis que les plus gros camions (les camions de poids brut de 15 000 kg ou plus) ont parcouru en moyenne 18 000 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 et trimestrielles 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 quatrième 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 juillet 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 juillet 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 douze listes fournies à Statistique Canada en juillet 2001 pour l'EVC et de la liste la plus récente créée en Décembre 2000 pour le Nunavut. L'ensemble des listes préparées de véhicules et l'ensemble des jours dans le quatrième 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 5 000 véhicules sur les 17 929 336 figurant dans la population observée. Pour les trois territoires, 2 538 véhicules sur 42 633 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	38 %	14 %	24 %	35 %	6 %	29 %	3 %	5 %
Camions 4,5 t – 15 t	32 %	23 %	10 %	18 %	5 %	13 %	6 %	9 %
Camions 15 t et plus	42 %	27 %	15 %	21 %	6 %	15 %	6 %	13 %
Autobus	29 %	17 %	12 %	3 %	0 %	3 %	8 %	32 %

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.	15 %	1 %	14 %	7 %	11 %
Camions 4,5 t – 15 t	s. o.	s. o.	s. o.	15 %	4 %	11 %	8 %	8 %
Camions 15 t et plus	s. o.	s. o.	s. o.	16 %	2 %	14 %	8 %	5 %
Autobus	s. o.	s. o.	s. o.	12 %	2 %	11 %	6 %	6 %

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	52 %	19 %	33 %	48 %	8 %	40 %
Camions 4,5 t – 15 t	64 %	45 %	19 %	36 %	10 %	26 %
Camions 15 t et plus	66 %	43 %	24 %	34 %	10 %	24 %
Autobus	91 %	53 %	38 %	9 %	0 %	9 %

TERRITOIRES	Véhicules-jours déclarés			Véhicules-jours imputés		
	Tous	0 km	Non 0 km	Tous	0 km	Non 0 km
Véhicules légers	100 %	5 %	95 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 4,5 t – 15 t	100 %	25 %	75 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 15 t et plus	100 %	13 %	87 %	s. o.	s. o.	s. o.
Autobus	100 %	13 %	88 %	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

Commençant avec le quatrième trimestre de 2001, des véhicules qui étaient enregistrés au Québec mais qui n'avaient pas d'immatriculation ont été enlevés des listes d'immatriculation des véhicules du Québec étant donné. D'après le résultat, quelques estimations pour le Québec peuvent être plus basses que les trimestres précédents.

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 duplicatas étaient enlevés au sein de chaque liste et parmi les listes d'immatriculation. Maintenant, les duplicatas 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 avaient 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	248 419	4 001	2 776	1 373	256 569
Île-du-Prince-Édouard	73 370	1 918	2 601	49	77 938
Nouvelle-Écosse	518 961	9 624	7 346	1 867	537 798
Nouveau-Brunswick	435 671	10 830	3 723	2 750	452 974
Québec	3 822 669	56 363	35 542	13 245	3 927 819
Ontario	6 491 747	80 619	102 352	27 754	6 702 472
Manitoba	597 118	9 955	12 552	3 570	623 195
Saskatchewan	629 633	43 342	24 514	3 871	701 360
Alberta	2 041 020	94 749	68 355	12 504	2 216 628
Colombie-Britannique	2 261 216	62 697	14 110	8 818	2 346 841
Territoire du Yukon	16 933	942	652	149	18 676
Territoires du Nord-Ouest	18 594	558	876	80	20 108
Nunavut	2 932	270	142	17	3 361
Total - Canada	17 158 283	375 868	275 541	76 047	17 885 739

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	4 635	2 862	19 196	12 792	76 773	207 693	44 631	82 111	198 674	201 080	2 222	1 535	144	854 348
1984	1 579	1 088	5 897	5 268	30 397	55 452	12 019	17 607	42 087	47 555	458	345	45	219 797
1985	2 429	1 489	8 085	7 247	49 319	92 397	16 020	20 464	54 975	60 706	536	468	80	314 215
1986	3 600	1 934	11 593	10 103	75 943	134 977	22 386	27 356	76 356	88 797	823	554	65	454 487
1987	5 136	2 729	15 426	13 702	110 855	187 349	22 179	23 804	68 548	92 364	844	501	101	543 538
1988	10 136	4 209	23 077	21 142	172 769	276 762	28 455	29 349	91 795	112 168	1 047	790	138	771 837
1989	12 583	4 778	26 322	24 102	192 078	329 842	29 519	30 086	99 158	125 183	1 108	843	151	875 753
1990	13 265	5 223	28 829	25 779	212 981	345 066	32 816	31 925	106 806	138 386	1 132	871	148	943 227
1991	14 605	4 783	29 270	26 005	227 049	355 029	34 592	33 195	107 875	135 441	996	851	177	969 868
1992	15 771	5 436	32 719	29 289	259 798	389 348	35 838	33 803	105 430	137 692	998	751	174	1 047 047
1993	17 020	5 265	32 068	26 555	237 551	377 378	32 629	30 948	96 882	126 803	991	777	175	985 042
1994	17 273	5 222	33 234	27 018	226 801	377 317	31 971	32 967	101 649	120 807	968	909	193	976 329
1995	16 091	5 318	33 806	27 719	241 208	408 641	34 736	34 914	107 514	123 823	1 009	969	181	1 035 929
1996	12 286	4 275	28 383	22 594	193 092	338 976	30 262	28 944	90 760	98 096	738	799	149	849 354
1997	16 453	4 964	34 942	27 319	241 547	435 965	39 329	37 915	123 518	125 143	1 056	1 224	209	1 089 584
1998	18 763	4 631	37 744	30 400	264 133	467 999	39 795	37 286	136 381	123 238	905	1 254	197	1 162 726
1999	20 700	3 120	35 505	29 240	282 446	479 679	34 057	28 392	117 411	113 557	823	1 433	181	1 146 544
2000	24 190	3 325	42 202	35 988	348 499	597 505	38 461	32 827	138 951	132 950	272	1 711	196	1 397 077
2001	19 873	2 275	34 716	28 077	317 735	522 519	32 454	29 474	144 669	130 305	3	1 750	189	1 264 039
2002	2 013	441	5 947	5 327	61 651	111 843	4 971	6 266	31 584	27 116	0	260	38	257 457
2003	0	0	0	0	0	7	0	0	0	2	0	0	0	9
Inconnue	14	0	0	5	44	0	0	1	0	1	0	0	0	65
TOTAL	248 415	73 367	518 961	435 671	3 822 669	6 491 744	597 120	629 634	2 041 023	2 261 213	16 929	18 595	2 931	17 158 272

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	653	916	2 294	912	9 820	5 783	2 477	30 232	35 482	11 497	337	87	40	100 530
1984	109	74	239	115	1 397	985	231	575	1 359	982	29	22	4	6 121
1985	147	78	311	184	2 085	1 618	331	600	1 895	1 300	35	21	5	8 610
1986	172	89	355	227	2 325	2 221	416	710	2 258	1 831	31	19	13	10 667
1987	177	87	415	234	2 929	2 691	357	543	1 516	1 693	26	12	19	10 699
1988	261	92	477	297	3 752	3 624	407	583	2 620	2 386	46	19	20	14 584
1989	218	98	492	288	2 945	3 474	398	508	2 657	2 704	48	28	15	13 873
1990	240	69	485	291	3 086	3 827	505	622	2 956	3 005	50	38	17	15 191
1991	209	49	340	305	2 066	2 704	446	565	2 840	2 363	36	19	11	11 953
1992	171	37	309	363	1 799	2 791	386	539	2 511	2 370	34	22	11	11 343
1993	173	46	352	528	1 989	3 392	390	706	2 689	2 798	23	17	13	13 116
1994	203	52	340	582	2 466	4 251	401	703	3 403	3 141	42	21	15	15 620
1995	267	54	541	680	3 223	5 315	568	865	3 906	3 710	38	38	29	19 234
1996	143	25	329	583	1 996	3 827	409	548	2 852	2 622	30	18	9	13 391
1997	177	34	411	700	2 144	5 265	493	805	4 668	3 524	40	33	16	18 310
1998	131	20	482	884	2 743	5 453	420	795	4 262	3 035	29	22	13	18 289
1999	204	47	565	1 232	3 737	8 261	501	997	4 669	4 179	52	39	9	24 492
2000	188	25	487	989	3 033	7 182	355	1 031	4 473	3 796	13	39	7	21 618
2001	133	21	355	1 195	2 119	6 776	395	1 213	6 608	4 742	1	34	3	23 595
2002	20	3	46	238	704	1 180	67	201	1 125	1 018	0	9	1	4 612
2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	7
TOTAL	4 000	1 916	9 625	10 827	56 361	80 620	9 953	43 341	94 749	62 696	940	557	270	375 855

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	270	853	842	463	727	4 216	1 296	6 849	16 542	2 417	137	142	18	34 772
1984	69	140	127	126	233	1 045	204	527	963	233	7	20	2	3 696
1985	90	143	196	146	397	1 736	302	716	1 641	304	21	22	1	5 715
1986	105	181	201	175	487	2 412	359	829	1 883	441	18	20	1	7 112
1987	132	201	293	263	782	3 296	401	847	1 639	507	14	15	3	8 393
1988	168	190	322	240	1 029	3 541	396	926	2 270	583	24	26	1	9 716
1989	178	129	327	198	851	3 740	390	783	2 138	537	24	34	1	9 330
1990	109	111	215	223	818	3 549	358	748	2 328	909	30	27	4	9 429
1991	110	64	144	128	482	2 308	213	508	1 783	491	17	29	10	6 287
1992	97	36	158	93	679	2 328	272	494	1 503	669	33	24	7	6 393
1993	88	51	233	149	1 100	3 439	472	755	2 040	643	19	24	1	9 014
1994	143	73	365	168	2 081	4 997	697	972	3 149	788	28	48	7	13 516
1995	189	106	546	242	3 046	8 322	824	1 208	3 978	850	30	63	16	19 420
1996	154	60	400	155	2 189	6 133	811	911	3 098	783	45	59	8	14 806
1997	134	29	325	150	2 275	6 206	711	927	3 664	830	42	51	6	15 350
1998	202	54	589	188	4 154	10 246	1 181	1 473	5 194	791	60	66	13	24 211
1999	184	73	679	229	4 648	11 685	1 258	1 794	4 277	762	51	63	25	25 728
2000	216	73	856	213	5 505	13 269	1 424	1 976	4 504	711	49	68	10	28 874
2001	101	28	403	123	3 129	7 557	776	1 055	4 234	621	2	58	7	18 094
2002	33	6	123	50	927	2 328	208	217	1 530	240	0	16	1	5 679
2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	4	0	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	11
TOTAL	2 776	2 601	7 345	3 722	35 545	102 353	12 553	24 515	68 358	14 110	651	875	142	275 546

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	34	15	128	710	497	1 314	275	459	2 235	938	35	6	4	6 650
1984	3	0	23	138	170	159	62	130	205	126	5	3	0	1 024
1985	4	1	30	108	199	347	212	155	284	128	2	1	4	1 475
1986	7	3	58	122	206	359	147	163	351	183	3	1	0	1 603
1987	36	4	64	130	166	642	162	333	438	225	2	4	0	2 206
1988	193	0	98	157	248	991	246	220	552	333	9	2	0	3 049
1989	205	1	76	116	463	1 214	172	233	642	463	6	3	0	3 594
1990	192	1	122	189	678	1 859	134	267	679	475	8	2	1	4 607
1991	165	0	127	76	804	1 759	201	215	579	571	5	1	0	4 503
1992	147	3	76	83	816	1 733	196	176	604	429	3	0	0	4 266
1993	57	0	101	99	700	1 480	183	181	555	363	2	2	0	3 723
1994	29	0	50	38	1 166	1 296	244	113	406	414	9	2	0	3 767
1995	27	1	183	157	742	1 850	177	127	537	556	12	0	0	4 369
1996	23	2	69	18	992	1 912	170	148	440	608	14	0	0	4 396
1997	47	0	105	125	913	1 572	161	152	692	389	17	3	1	4 177
1998	36	0	191	191	836	1 970	192	173	717	704	7	3	0	5 020
1999	63	0	98	90	1 114	2 373	228	212	792	576	4	18	3	5 571
2000	58	2	185	99	1 021	2 648	209	172	821	671	5	10	3	5 904
2001	47	16	79	100	1 152	1 974	91	158	872	594	0	18	0	5 101
2002	0	0	2	2	361	299	108	82	100	72	0	2	0	1 028
2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
TOTAL	1 373	49	1 865	2 750	13 244	27 751	3 570	3 869	12 501	8 818	148	81	16	76 035

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	237 960	A	3 949	A	2 776	A	1 373	A	246 058	A
Île-du-Prince-Édouard	76 068	A	1 812	B	2 501	A	62	A	80 443	A
Nouvelle-Écosse	517 163	A	8 763	B	7 613	A	1 867	A	535 406	A
Nouveau-Brunswick	432 068	A	9 001	B	3 675	A	1 620	C	446 364	A
Québec	3 790 740	A	51 759	A	34 708	A	12 621	A	3 889 827	A
Ontario	6 412 188	A	70 943	A	100 542	A	27 430	A	6 611 103	A
Manitoba	587 879	A	8 224	B	12 294	A	3 413	A	611 810	A
Saskatchewan	626 487	A	43 342	A	22 451	B	3 544	B	695 824	A
Alberta	1 999 741	A	86 674	A	62 922	A	11 947	A	2 161 284	A
Colombie-Britannique	2 238 638	A	57 613	A	13 446	A	8 818	A	2 318 515	A
Territoire du Yukon	16 514	A	699	B	665	A	149	A	18 027	A
Territoires du Nord-Ouest	18 432	A	514	B	1 093	A	80	A	20 118	A
Nunavut	3 245	A	142	E	142	A	17	A	3 546	A
Total - Canada	16 957 123	A	343 433	A	264 827	A	72 942	A	17 638 324	A

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

Estimations du total au Canada du

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Année du véhicule										
Postérieur à 1998	3 606 586	A	67 206	B	69 935	B	11 929	D	3 755 656	A
1996 - 1998	3 461 816	A	49 428	B	54 164	B	17 555	C	3 582 962	A
1992 - 1995	4 308 661	A	54 562	C	51 034	B	15 382	C	4 429 639	A
1988 - 1991	3 393 439	A	43 255	C	25 684	D	16 146	B	3 478 524	A
Antérieur à 1988	2 186 621	B	128 982	B	64 010	B	11 930	C	2 391 543	B
Total	16 957 123	A	343 433	A	264 827	A	72 942	A	17 638 324	A

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

Estimations du total au Canada du

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

Type de carrosserie du véhicule	Type de véhicule									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Voiture	9 929 858	A	...	...	F	...	...	...	9 930 517	A
Familiale de type "station-wagon"	215 462	E	...	...	...	...	...	...	215 462	E
Fourgonnette	2 742 232	B	22 021	D	...	...	3 450	E	2 767 703	B
Véhicule utilitaire sport	1 364 904	B	...	F	...	...	...	...	1 368 381	B
Camionnette de type "pick-up"	2 572 725	B	82 501	B	...	F	...	F	2 661 240	B
Camion porteur	115 363	E	222 216	A	110 816	B	...	...	448 395	B
Semi-remorque	...	...	9 831	E	147 219	A	...	...	157 050	A
Autobus	...	F	...	...	...	...	69 144	A	74 783	B
Autre	...	F	...	F	...	F	...	...	...	F
Total	16 957 123	A	343 433	A	264 827	A	72 942	A	17 638 324	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	16 307 537	A	156 833	B	11 963	E	10 247	C	16 486 581	A
Diesel	541 766	C	175 679	A	252 551	A	56 582	A	1 026 578	B
Autre	107 819	E	10 921	E		F	6 112	E	125 166	E
Total	16 957 123	A	343 433	A	264 827	A	72 942	A	17 638 324	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	953,9	B	17,9	E	46,9	E	6,1	E	1 024,8	B
Île-du-Prince-Édouard	326,7	B	5,7	E	19,3	E		F	352,3	B
Nouvelle-Écosse	2 079,9	B	47,8	E	143,9	C		F	2 283,0	B
Nouveau-Brunswick	1 650,1	B	43,8	D	26,4	E	14,3	D	1 734,6	B
Québec	14 087,7	B	316,1	C	891,6	B	82,7	D	15 378,0	A
Ontario	27 162,5	B	453,0	C	1 910,6	C	294,8	C	29 820,9	B
Manitoba	2 659,1	C	41,3	E	352,9	C	21,6	C	3 075,0	C
Saskatchewan	2 688,3	B	72,3	E	286,9	E	17,2	D	3 064,7	B
Alberta	9 421,3	B	385,0	D	942,2	C	71,5	C	10 819,9	B
Colombie-Britannique	8 419,9	B	272,5	C	131,0	D	33,0	E	8 856,4	B
Territoire du Yukon	64,7	C	2,7	E	9,2	D		F	77,2	C
Territoires du Nord-Ouest	98,9	D	1,1	E	26,5	E		F	127,2	D
Nunavut	11,2	C		F		F		F	11,3	C
Total - Canada	69 624,2	A	1 659,1	B	4 787,5	B	554,5	B	76 625,4	A

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

Estimations du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Juridiction										
Terre-Neuve et Labrador	1 779,4	C		F		F		F	1 924,6	C
Île-du-Prince-Édouard	491,2	C		F		F		F	536,7	D
Nouvelle-Écosse	3 250,0	C		F	148,9	E	240,0	C	3 697,7	C
Nouveau-Brunswick	2 557,9	C		F		F	198,5	D	2 865,3	C
Québec	22 160,3	B	401,9	E	928,2	C		F	24 061,8	B
Ontario	44 154,9	C		F	1 997,6	C	3 704,3	E	50 448,7	B
Manitoba	4 171,4	D	51,9	E	393,4	D	311,4	D	4 928,1	D
Saskatchewan		F		F		F	249,7	E	5 013,7	C
Alberta		F	505,9	E	1 072,5	E	757,5	D	15 740,4	C
Colombie-Britannique	12 936,5	C		F	132,3	E	488,8	E	13 897,8	C
Total - provinces	109 237,8	B	2 188,0	C	5 075,6	B	6 613,5	D	123 114,9	B

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

Estimations 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	20 911,3	B	582,5	C	2 435,7	B	94,0	E	24 023,6	B
1996 - 1998	16 031,0	B	421,4	D	1 177,5	C	171,7	D	17 801,6	B
1992 - 1995	15 869,7	B	284,1	D	786,6	D	121,6	E	17 062,0	B
1988 - 1991	10 935,0	B	172,6	E		F	103,6	D	11 417,8	B
Antérieur à 1988	5 877,2	C	198,5	E	181,0	E	63,7	E	6 320,4	C
Total	69 624,2	A	1 659,1	B	4 787,5	B	554,5	B	76 625,4	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Année du véhicule										
Postérieur à 1998	32 722,2	C		F	2 613,8	D	881,8	E	36 984,3	B
1996 - 1998	25 251,9	C	544,5	E	1 261,4	E	2 454,2	E	29 511,9	C
1992 - 1995	24 355,4	C		F	808,8	E		F	27 645,6	C
1988 - 1991		F		F		F	1 075,6	E	19 705,8	D
Antérieur à 1988		F		F		F		F		F
Total	109 237,8	B	2 188,0	C	5 075,6	B	6 613,5	D	123 114,9	B

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

Estimations 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										
Voiture	36 957,7	A		...		F		...	36 961,8	A
Familiale de type "station-wagon"	978,7	E		...		...		...	978,7	E
Fourgonnette	12 507,5	B	183,5	E		...		F	12 695,9	B
Véhicule utilitaire sport	6 866,0	C		F		...		...	6 870,5	C
Camionnette de type "pick-up"	11 529,8	B	417,5	D		F		...	12 011,5	B
Camion porteur		F	924,9	C	850,9	C		...	2 428,3	C
Semi-remorque		...	106,4	E	3 868,3	B		...	3 974,8	B
Autobus		...		...		...	549,6	B	549,6	B
Autre		F		F		F		...		F
Total	69 624,2	A	1 659,1	B	4 787,5	B	554,5	B	76 625,4	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	57 655,4	B		...		F		...	57 659,5	B
Familiale de type "station-wagon"		F		...		...		...		F
Fourgonnette	21 540,3	C		F		...		F	21 828,2	C
Véhicule utilitaire sport		F		F		...		...		F
Camionnette de type "pick-up"	16 951,4	D		F		F		...	17 635,8	C
Camion porteur		F	1 171,4	E	961,6	E		...		F
Semi-remorque		...		F	4 045,7	C		...	4 175,2	C
Autobus		...		...		...	6 556,3	D	6 556,3	D
Autre		F		F		F		...		F
Total	109 237,8	B	2 188,0	C	5 075,6	B	6 613,5	D	123 114,9	B

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

Estimations 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	65 240,9	A	397,5	C		F	28,7	E	65 711,4	A
Diesel	3 713,3	D	1 222,6	B	4 743,0	B	477,0	B	10 155,9	B
Autre		F		F		F		F		F
Total	69 624,2	A	1 659,1	B	4 787,5	B	554,5	B	76 625,4	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	102 682,5	B	576,5	E		F	262,8	E	103 567,3	B
Diesel		F	1 558,2	D	5 030,0	C	6 026,8	D	18 039,3	C
Autre		F		F		F		F		F
Total	109 237,8	B	2 188,0	C	5 075,6	B	6 613,5	D	123 114,9	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Jour de la semaine										
Dimanche	8 697,1	B	41,7	E	246,5	E	17,2	E	9 002,6	B
Lundi	10 575,0	B	353,4	D	777,8	D	90,8	C	11 797,1	B
Mardi	10 260,7	B	287,9	D	968,0	C	101,6	B	11 618,3	B
Mercredi	9 864,5	B	301,6	C	980,1	C	97,6	B	11 243,8	A
Jeudi	11 368,9	B	302,2	C	878,2	B	107,8	B	12 657,1	B
Vendredi	10 536,4	B	317,8	D	652,6	B	107,6	B	11 614,4	A
Samedi	8 146,6	B	50,6	E	248,5	D	30,5	E	8 476,4	B
Total	69 449,3	A	1 655,3	B	4 751,8	B	553,2	B	76 409,6	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Jour de la semaine										
Dimanche	14 875,2	C		F	261,5	E		F	15 308,4	C
Lundi	15 865,5	C		F	808,9	D	1 021,2	E	18 169,5	B
Mardi		F	383,3	D	1 038,8	C	1 448,8	E	18 209,4	C
Mercredi	14 732,1	B	400,1	D	1 081,7	C	988,1	E	17 202,1	B
Jeudi	16 669,0	B	388,4	D	932,0	C	1 409,6	D	19 399,0	B
Vendredi	16 867,9	B	398,1	D	678,1	C	1 400,2	E	19 344,3	B
Samedi	14 889,6	C	82,8	E	274,6	E		F	15 482,2	C
Total	109 237,8	B	2 188,0	C	5 075,6	B	6 613,5	D	123 114,9	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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	1 259,2	E		F		F		F	1 268,5	E
20 à 24 ans		F	112,6	E		F		F		F
25 à 34 ans	7 817,7	C	475,1	E	740,4	D	105,1	D	9 138,3	C
35 à 44 ans	19 693,4	B	493,5	E	2 038,0	D	140,5	C	22 365,4	B
45 à 54 ans	18 938,7	B	450,8	D	1 055,5	D	189,4	C	20 634,5	B
55 à 64 ans	10 273,8	C	96,5	E	706,1	E	107,6	C	11 184,0	C
65 ans et plus	7 583,8	C		F		F		F	7 686,2	C
Total	69 449,3	A	1 655,3	B	4 751,8	B	553,2	B	76 409,6	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	144,2	E		F		F		F
25 à 34 ans	12 129,4	C	657,3	E	778,9	E		F	15 172,2	C
35 à 44 ans	31 017,1	B	669,5	E	2 200,1	D	1 008,8	E	34 895,6	B
45 à 54 ans	27 980,3	C	555,1	D	1 111,5	D	2 038,2	E	31 685,1	B
55 à 64 ans	17 109,5	D		F	771,9	E	1 780,1	E	19 789,3	C
65 ans et plus	13 807,6	D		F		F		F	14 055,4	D
Total	109 237,8	B	2 188,0	C	5 075,6	B	6 613,5	D	123 114,9	B

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

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Sexe du conducteur										
Homme	47 635,0	B	1 585,2	C	4 691,1	B	420,1	C	54 331,4	B
Femme	21 814,4	B		F		F	133,1	C	22 078,3	B
Total	69 449,3	A	1 655,3	B	4 751,8	B	553,2	B	76 409,6	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	77 109,9	B	2 090,7	C	5 013,3	C	4 507,0	E	88 720,9	B
Homme										
Femme	32 127,9	B		F		F	2 106,4	E	34 394,0	B
Total	109 237,8	B	2 188,0	C	5 075,6	B	6 613,5	D	123 114,9	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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	2 002,3	C	49,9	E	551,5	C		F	2 631,6	C
06h00 à 11h59	22 954,6	B	785,7	D	1 663,0	B	224,5	B	25 627,9	B
12h00 à 17h59	31 269,3	B	714,4	C	1 699,7	B	234,3	B	33 917,7	B
18h00 à 23h59	13 223,1	B	105,4	E	837,6	C	66,4	D	14 232,5	B
Total	69 449,3	A	1 655,3	B	4 751,8	B	553,2	B	76 409,6	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Heure du jour										
00h00 à 05h59		F	69,0	E	585,5	C		F		F
06h00 à 11h59	33 989,9	B	1 014,1	D	1 773,1	B	2 712,9	C	39 490,0	B
12h00 à 17h59	50 014,0	B	951,8	C	1 808,9	C	3 191,5	D	55 966,1	B
18h00 à 23h59	22 347,8	B		F	908,1	C		F	23 835,9	B
Total	109 237,8	B	2 188,0	C	5 075,6	B	6 613,5	D	123 114,9	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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		...	513,6 E
Déclaré - non	69 445,5	B	1 579,2	C	4 318,2	B	553,2	B	75 896,1 B
Total	69 449,3	A	1 655,3	B	4 751,8	B	553,2	B	76 409,6 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		...	539,7 E
Déclaré - non	109 231,9	B	2 097,3	C	4 632,5	C	6 613,5	D	122 575,2 B
Total	109 237,8	B	2 188,0	C	5 075,6	B	6 613,5	D	123 114,9 B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de
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	18 936,4	B	127,8	D	597,9	D	50,1	E	19 712,3	B
Fin de semaine et les jours fériés										
Les jours de la semaine	50 512,9	A	1 527,6	C	4 153,9	B	503,1	B	56 697,4	A
Total	69 449,3	A	1 655,3	B	4 751,8	B	553,2	B	76 409,6	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	33 256,2	B	194,9	E	642,0	E		F	34 466,2	B
Les jours de la semaine	75 981,6	B	1 993,1	C	4 433,7	B	6 240,3	C	88 648,6	B
Total	109 237,8	B	2 188,0	C	5 075,6	B	6 613,5	D	123 114,9	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de
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	36 673,4	B	968,7	D	3 300,8	C	146,5	D	41 089,3	B
Autres routes	32 775,9	B	686,7	C	1 451,0	C	406,7	B	35 320,3	B
Total	69 449,3	A	1 655,3	B	4 751,8	B	553,2	B	76 409,6	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	57 702,0	B	1 280,5	D	3 507,0	C	2 630,3	E	65 119,9	B
Autres routes	51 535,7	B	907,5	C	1 568,6	C	3 983,1	E	57 995,0	B
Total	109 237,8	B	2 188,0	C	5 075,6	B	6 613,5	D	123 114,9	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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	2 808,6	C
5 - 14 ans	6 774,0	C
15 ans et plus	99 655,2	B
Total	109 237,8	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		.	262,1	D
Interurbain régulier		F		F
École	4 238,4	C	213,4	B
Nolisé		F		F
Autre		F		F
Total	6 613,5	D	553,2	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. 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	11 577,4	B	7 958,6	C	19 536,1	B
Pour se rendre au travail ou à l'école	7 240,7	B	6 153,3	D	13 394,0	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	7 809,5	B	5 630,2	C	13 439,7	B
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	4 620,3	C	3 339,9	C	7 960,3	B
Pour se rendre quelque part	4 833,7	D		F		F
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F		F		F
(Travail) appel de service		F	1 342,0	E	1 676,7	E
(Travail) autre type de travail		F		F	2 893,9	D
Total	37 878,7	A	31 570,6	B	69 449,3	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

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

	Groupe de véhicules					
	Voiture et familiale de type "station-wagon"		Autre jusqu'à 4,5 t		Total	
Raison du déplacement						
Pour se rendre à la maison	18 017,4	B	12 218,4	C	30 235,7	B
Pour se rendre au travail ou à l'école	8 701,7	C	7 895,2	D	16 596,9	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	12 755,1	B	9 371,0	C	22 126,2	B
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	9 023,9	C	6 794,6	C	15 818,5	C
Pour se rendre quelque part		F		F		F
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F		F		F
(Travail) appel de service		F	1 557,1	E	1 922,5	E
(Travail) autre type de travail		F		F		F
Total	59 228,1	B	50 009,6	B	109 237,8	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	666,5	E
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total	1 548,9	B	919,1	C
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	2 875,9	C
	Vide		F	807,1	E
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total	106,4	E	3 832,7	B
Total	Appel de service	277,8	E		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	784,4	D	3 542,4	C
	Vide	118,3	E	962,9	D
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	366,4	D		F
	Total	1 655,3	B	4 751,8	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

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

		Type de véhicule			
		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus	
Groupe de véhicules	Raison du déplacement				
Camion porteur	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	754,9	E
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	528,6	E		F
	Total		F	1 029,8	E
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	3 031,2	C
	Vide		F	858,7	E
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	4 045,8	C
Total	Appel de service	387,0	E		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	913,0	D	3 786,2	C
	Vide		F	1 016,2	D
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	573,1	E		F
	Total	2 188,0	C	5 075,6	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	539,9	D		F	62,2	E		F	619,3	D
	06h00 à 11h59	5 779,9	B	59,7	E	194,4	D	18,7	E	6 052,7	B
	12h00 à 17h59	8 702,9	B	52,8	E	204,4	D	16,2	E	8 976,2	B
	18h00 à 23h59	3 913,8	B		F	137,0	D	8,0	E	4 064,0	B
	Total	18 936,4	B	127,8	D	597,9	D	50,1	E	19 712,3	B
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	1 462,3	C	39,8	E	489,3	C		F	2 012,2	B
	06h00 à 11h59	17 174,8	B	726,0	D	1 468,6	B	205,8	B	19 575,1	A
	12h00 à 17h59	22 566,5	B	661,6	C	1 495,3	B	218,1	B	24 941,5	A
	18h00 à 23h59	9 309,3	B	100,1	E	700,6	C	58,4	D	10 168,5	B
	Total	50 512,9	A	1 527,6	C	4 153,9	B	503,1	B	56 697,4	A
Total	00h00 à 05h59	2 002,3	C	49,9	E	551,5	C		F	2 631,6	C
	06h00 à 11h59	22 954,6	B	785,7	D	1 663,0	B	224,5	B	25 627,9	B
	12h00 à 17h59	31 269,3	B	714,4	C	1 699,7	B	234,3	B	33 917,7	B
	18h00 à 23h59	13 223,1	B	105,4	E	837,6	C	66,4	D	14 232,5	B
	Total	69 449,3	A	1 655,3	B	4 751,8	B	553,2	B	76 409,6	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		F		F		F		F		F
	06h00 à 11h59	9 642,4	B	86,3	E	212,1	E		F	10 187,1	B
	12h00 à 17h59	15 703,9	B		F	219,5	E		F	16 075,2	B
	18h00 à 23h59	6 910,1	B		F	146,6	E		F	7 077,5	B
	Total	33 256,2	B	194,9	E	642,0	E		F	34 466,2	B
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	1 886,4	D	47,7	E	521,7	C		F	2 696,3	E
	06h00 à 11h59	24 347,5	B	927,7	D	1 561,0	B	2 466,7	C	29 302,9	B
	12h00 à 17h59	34 310,0	B	873,9	C	1 589,4	B	3 117,7	D	39 891,0	B
	18h00 à 23h59	15 437,7	B		F	761,6	C		F	16 758,4	B
	Total	75 981,6	B	1 993,1	C	4 433,7	B	6 240,3	C	88 648,6	B
Total	00h00 à 05h59		F	69,0	E	585,5	C		F		F
	06h00 à 11h59	33 989,9	B	1 014,1	D	1 773,1	B	2 712,9	C	39 490,0	B
	12h00 à 17h59	50 014,0	B	951,8	C	1 808,9	C	3 191,5	D	55 966,1	B
	18h00 à 23h59	22 347,8	B		F	908,1	C		F	23 835,9	B
	Total	109 237,8	B	2 188,0	C	5 075,6	B	6 613,5	D	123 114,9	B

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. 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	114,5	E		F		F		F
	Femme	2 090,3	D		F		F		F	2 095,1	D
	Total		F	114,9	E		F		F		F
25 - 55 ans	Homme	30 760,9	B	1 353,9	D	3 773,2	C	314,7	C	36 202,7	B
	Femme	15 689,0	B		F		F	120,3	D	15 935,6	B
	Total	46 449,9	B	1 419,4	D	3 834,0	C	435,0	B	52 138,2	B
55 ans et plus	Homme	13 822,6	C	116,9	E	779,0	E	104,1	D	14 822,5	C
	Femme	4 035,1	C		F		F	8,5	E	4 047,6	C
	Total	17 857,6	C	121,0	E	779,0	E	112,6	C	18 870,2	B
Total	Homme	47 635,0	B	1 585,2	C	4 691,1	B	420,1	C	54 331,4	B
	Femme	21 814,4	B		F		F	133,1	C	22 078,3	B
	Total	69 449,3	A	1 655,3	B	4 751,8	B	553,2	B	76 409,6	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	147,2	E		F		F		F
	Femme	2 923,6	D		F		F		F	2 932,8	D
	Total		F	147,6	E		F		F		F
25 - 55 ans	Homme	48 060,3	B	1 789,6	D	4 028,3	C	2 643,8	E	56 522,0	B
	Femme	23 066,5	B		F		F	2 009,8	E	25 230,9	B
	Total	71 126,8	B	1 881,9	D	4 090,6	C	4 653,6	D	81 752,9	B
55 ans et plus	Homme	24 779,3	D		F	844,8	E	1 836,3	E	27 614,3	C
	Femme	6 137,8	D		F		F		F	6 230,3	D
	Total	30 917,1	C		F	844,8	E	1 924,2	E	33 844,6	C
Total	Homme	77 109,9	B	2 090,7	C	5 013,3	C	4 507,0	E	88 720,9	B
	Femme	32 127,9	B		F		F	2 106,4	E	34 394,0	B
	Total	109 237,8	B	2 188,0	C	5 075,6	B	6 613,5	D	123 114,9	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du

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	7 362,2	B	82,9	E		F		F	7 474,9	B
Diesel	389,2	E	369,7	D	1 947,1	B	204,8	C	2 910,8	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.