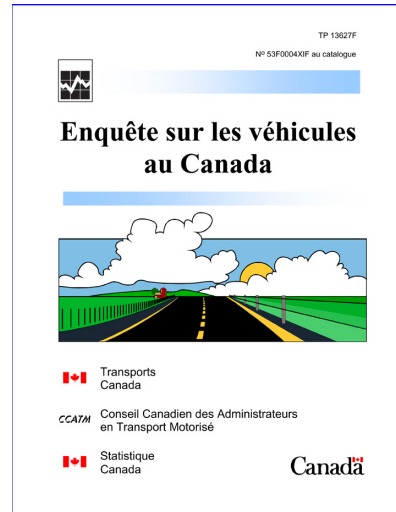




N° 53F0004XIF au catalogue

Enquête sur les véhicules au Canada

Troisième trimestre 2003



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

Comment obtenir d' autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet du présent produit ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : 1 866 500-8400; Renseignements par courriel: statistiquesdutransport@statcan.ca).

Pour obtenir des renseignements sur l'ensemble des données de Statistique Canada qui sont disponibles, veuillez composer l'un des numéros sans frais suivants. Vous pouvez également communiquer avec nous par courriel ou visiter notre site Web.

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d' appareils de télécommunications pour les malentendants	1 800 363-7629
Renseignements concernant le Programme des bibliothèques de dépôt	1 800 700-1033
Télécopieur pour le Programme des bibliothèques de dépôt	1 800 889-9734
Renseignements par courriel	infostats@statcan.ca
Site Web	www.statcan.ca

Renseignements sur les commandes et les abonnements

Le produit n° 53F0004XIF au catalogue est gratuit sur Internet. Les utilisateurs sont priés de se rendre à http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/freepub_f.cgi

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois, et ce, 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 Statistique Canada au numéro sans frais 1 800 263-1136.



Statistique Canada

division des transports

Enquête sur les véhicules au Canada

Troisième trimestre 2003

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2004

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

Février 2004

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 **Ed Hamilton**, Chef de la Section de camionnage.

Le principal auteur de cette publication était **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

La Division des transports, Système et intégration des données
Kevin Ringuette, Real Dery

La Division des méthodes d'enquêtes auprès des entreprises
François Gagnon, Daniel Finch, Martin Beaulieu

La Division des opérations et de l'intégration
Jacques Beauchamp, section ITAO

La Division de la recherche et du développement des opérations

Conseil 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 Population observée	11
4.1.2 Plan d'échantillonnage	11
4.1.3 Taille de l'échantillon	12
4.2 Collecte et traitement des données	12
4.2.1 Collecte des données	12
4.2.2 Vérification et imputation	13
4.2.3 Estimation	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 Erreurs de couverture	15
5.3.2 Erreurs de réponse	16
5.3.3 Erreurs de non-réponse	16
5.3.4 Erreurs de traitement	16
5.4 Mesure de la qualité	16
5.4.1 Taux de réponse	16
5.4.2 Taux d'imputation relatif et pourcentage des véhicules-jours imputés	17
5.4.3 Coefficient de variation	18
5.4.4 Indicateur de qualité	18
5.5 Notes aux fins de comparaisons chronologiques	19
6. Glossaire	20

Liste des tableau

1. Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon le type de véhicule et la juridiction	21
2. Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les véhicules jusqu'à 4,5 t	22
3. 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	23
4. Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les camions de 15 t et plus	24
5. Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les autobus	25
6. Estimations du nombre de véhicules dans le champ de l'enquête selon le type de véhicule et la juridiction	26
7. 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	27
8. 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	28
9. 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	29
10. Estimations du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et la juridiction	30
11. Estimations du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et la juridiction	31
12. Estimations du total au Canada du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et l'année du véhicule	32
13. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et l'année du véhicule	33
14. Estimations du total au Canada du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule	34
15. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule	35
16. Estimations du total au Canada du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le type de carburant	36
17. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le type de carburant	37
18. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le jour de la semaine	38
19. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le jour de la semaine	39
20. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le groupe d'âge du conducteur	40
21. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le groupe d'âge du conducteur	41
22. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le sexe du conducteur	42
23. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le sexe du conducteur	43
24. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et l'heure du jour	44
25. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et l'heure du jour	45
26. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le transport de marchandises dangereuses	46
27. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le transport de marchandises dangereuses	47
28. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le type du jour	48
29. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le type du jour	49
30. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le type de route	50
31. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le type de route	51
32. Estimations pour l'ensemble des provinces pour les véhicules jusqu'à 4,5 t : passagers-km selon le groupe d'âge des passagers	52
33. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km et véhicules-km pour les autobus selon la raison du déplacement	53
34. Estimations pour l'ensemble des provinces pour les véhicules jusqu'à 4,5 t : véhicules-km selon le groupe de véhicules et la raison du déplacement	54
35. Estimations pour l'ensemble des provinces pour les véhicules jusqu'à 4,5 t : passagers-km selon le groupe de véhicules et la raison du déplacement	55
36. Estimations pour l'ensemble des provinces pour les camions de 4,5 t et plus : véhicules-km selon le groupe de véhicules et la raison du déplacement	56
37. Estimations pour l'ensemble des provinces pour les camions de 4,5 t et plus : passagers-km selon le groupe de véhicules et la raison du déplacement	57
38. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule, le type du jour et l'heure du jour	58
39. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule, le type du jour et l'heure du jour	59
40. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule, le groupe d'âge du conducteur et le sexe du conducteur	60
41. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule, le groupe d'âge du conducteur et le sexe du conducteur	61
42. Estimations pour l'ensemble des provinces du carburant acheté selon le type de véhicule et le type de carburant	62

Faits saillants

- Pendant ce trimestre, plus que 18,3 millions de véhicules étaient classés dans le champ de l'Enquête sur les véhicules au Canada.
- D'après les estimations, ces véhicules ont parcouru 91,1 milliards de kilomètres entre le 1er juillet et le 30 septembre 2003.
- Pendant ce trimestre, les véhicules de poids brut de moins de 4 500 kg ont parcouru en moyenne 4 750 kilomètres tandis que les plus gros camions (les camions de poids brut de 15 000 kg ou plus) ont parcouru en moyenne 16 850 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 intéressés par ces questions.

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

Le présent document présente les concepts et les méthodes utilisées et traite de la qualité des données. Toutes les informations présentées dans ce document réfèrent au troisième trimestre de 2003.

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 au 1 866 500-8400 ou par courriel à l'adresse statistiquesdutransport@statcan.ca.

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* à la section 3.3) 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* à la section 3.4), 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 détermine 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 sondage

4.1.1 Population observée

La population observée a été tirée des listes d'immatriculation des véhicules des 13 secteurs de compétence (les gouvernements des dix provinces et trois territoires), qui ont été communiquées à Statistique Canada trois mois avant le début de la période de référence. Par conséquent, un échantillon est tiré parmi les véhicules motorisés ayant une immatriculation valide dans l'une ou l'autre des provinces ou l'un ou l'autre des territoires sur les listes disponibles en avril 2003. Les motocyclettes, les véhicules hors route (p. ex., motoneiges, motodunes, amphibies) et le matériel spécial (p. ex., grues, balayeuses mécaniques, chasse-neige et rétrocaveuses) sont exclus des listes d'immatriculation. Cette population diffère de la population d'intérêt, les véhicules immatriculés après avril 2003 n'étant pas inclus par exemple.

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

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

Le dernier ensemble de listes traitées avant le début de la période de référence était constitué des douze listes fournies à Statistique Canada en avril 2003 pour l'EVC et de la liste la plus récente créée en janvier 2003 pour le Québec. L'ensemble des listes préparées de véhicules et l'ensemble des jours dans le troisième trimestre de 2003 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 au cours d'une période de quatre trimestres consécutifs dans le cas des provinces (deux trimestres consécutifs pour les territoires), et on utilise les trois premiers caractères du code postal pour étaler l'échantillon sur l'ensemble des régions.

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

Puisque l'échantillon est choisi en deux degrés, le poids d'échantillonnage (voir la définition en 6.) est aussi calculé en deux temps. Le poids d'échantillonnage de premier degré est calculé pour chaque véhicule de l'échantillon de premier degré. Ensuite, le poids d'échantillonnage de deuxième degré est calculé pour chaque véhicule-jour choisi

dans l'ensemble des journées de la période de référence. Enfin, on multiplie ces deux poids l'un par l'autre pour obtenir le poids final pour un véhicule-jour. On obtient les valeurs pondérées en multipliant les poids finaux et les valeurs recueillies avant de les agréger pour produire les estimations.

4.1.3 Taille de l'échantillon

Pour les dix provinces, on a tiré un total de 4 999 véhicules sur les 18 146 701 figurant dans la population observée. Pour les trois territoires, 2 598 véhicules sur 47 925 ont fait partie de l'échantillon.

4.2 Collecte et traitement des données

4.2.1 Collecte des données

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

Collecte pour les provinces

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

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

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

Pour accroître le nombre de réponses, il y a un deuxième contact avec les répondants, soit par téléphone, soit par courrier. Le premier ou le deuxième jour couvert par le carnet, on tente de téléphoner à chaque propriétaire de véhicule qui a accepté pendant l'ITAO de remplir le carnet, pour répondre aux questions qu'il pourrait avoir. Plus tard, on tente de communiquer par téléphone ou par courrier avec tous ceux qui n'ont pas retourné les carnets. Des dispositions spéciales permettent d'alléger le fardeau de réponse de certaines 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 Mesure 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	26 %	11 %	15 %	32 %	6 %	26 %	4 %	5 %
Camions 4,5 t – 15 t	23 %	17 %	6 %	19 %	6 %	13 %	5 %	12 %
Camions 15 t et plus	29 %	19 %	10 %	23 %	7 %	16 %	6 %	16 %
Autobus	36 %	29 %	7 %	1 %	0 %	1 %	7 %	21 %

TERRITOIRES	Véhicules-kilomètres et caractéristiques des déplacements ont été déclarés			Seulement les véhicules-kilomètres ont été déclarés			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 %	6 %	9 %
Camions 4,5 t – 15 t	s. o.	s. o.	s. o.	11 %	1 %	9 %	6 %	13 %
Camions 15 t et plus	s. o.	s. o.	s. o.	12 %	1 %	12 %	17 %	8 %
Autobus	s. o.	s. o.	s. o.	7 %	0 %	7 %	11 %	12 %

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	45 %	19 %	26 %	55 %	10 %	45 %
Camions 4,5 t – 15 t	54 %	41 %	13 %	46 %	15 %	31 %
Camions 15 t et plus	56 %	38 %	19 %	44 %	13 %	31 %
Autobus	97 %	79 %	18 %	3 %	0 %	3 %

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 %	12 %	88 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 15 t et plus	100 %	6 %	94 %	s. o.	s. o.	s. o.
Autobus	100 %	0 %	100 %	s. o.	s. o.	s. o.

5.4.3 Coefficient de variation

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

5.4.4 Indicateur de qualité

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

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

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

5.5 Notes aux fins de comparaisons chronologiques

À partir du deuxième trimestre de 2003, des véhicules qui étaient assurés au Manitoba mais qui n'étaient pas enregistrés, ont été enlevés des listes d'immatriculation des véhicules du Manitoba. Pour cette raison, quelques estimations pour le Manitoba peuvent être plus basses que les trimestres précédents.

À partir du 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. Pour cette raison, 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:

- Avant ce trimestre, les enregistrements se trouvant en double à l'intérieur d'une même liste et les enregistrements se trouvant sur plus d'une liste étaient enlevés. Maintenant, les unités en double sont enlevées seulement au sein de chaque liste. Ce changement pourrait causer un surdénombrement et par conséquent une surestimation
- Maintenant, le type de carburant et le type de carrosserie du véhicule sont recueillis pour les véhicules immatriculés dans les territoires. Par conséquent les quatre tableaux (pages : 28, 29, 34, 36) incluent maintenant les territoires.
- Les changements apportés au carnet de bord des 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 urbain régulier, dans toutes les provinces, mais pas pour les territoires.
- Les changements apportés au carnet de bord des camions ont aussi permis la collecte de la distance parcourue sur les routes avec vitesse maximale affichée de 80 km/h ou plus. Dorénavant cette information est disponible pour tous les véhicules dans toutes les provinces, mais pas pour les territoires.

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

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

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

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

6. Glossaire

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

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

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

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

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

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

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

	Type de véhicule				
	Véhicules jusqu'à 4,5 t	Camions de 4,5 t à 15 t	Camions de 15 t et plus	Autobus	Total
Juridiction					
Terre-Neuve et Labrador	251 757	4 132	3 390	1 194	260 473
Île-du-Prince-Édouard	74 982	1 826	2 825	69	79 702
Nouvelle-Écosse	530 840	9 376	8 027	1 885	550 128
Nouveau-Brunswick	446 162	7 834	4 761	2 718	461 475
Québec	4 175 719	60 532	37 236	17 173	4 290 660
Ontario	6 698 801	86 187	112 229	28 469	6 925 686
Manitoba	616 274	10 366	14 105	3 716	644 461
Saskatchewan	659 205	45 105	25 811	3 876	733 997
Alberta	2 113 451	95 704	69 278	12 773	2 291 206
Colombie-Britannique	2 317 800	75 692	14 550	8 270	2 416 312
Territoire du Yukon	24 806	1 580	1 279	287	27 952
Territoires du Nord-Ouest	20 616	638	1 019	101	22 374
Nunavut	2 930	249	148	15	3 342
Total - Canada	17 933 343	399 221	294 658	80 546	18 707 768

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 1986	6 012	3 883	23 838	18 271	129 330	265 468	53 537	102 884	225 991	245 233	3 830	1 981	193	1 080 451
1986	2 181	1 240	7 118	6 143	50 751	80 714	15 853	22 028	56 060	69 795	860	454	54	313 251
1987	3 033	1 752	9 532	8 385	74 147	111 824	16 344	19 437	51 976	74 917	927	432	67	372 773
1988	6 239	2 816	14 809	13 828	120 919	180 452	21 596	24 996	73 012	94 135	1 144	682	119	554 747
1989	7 789	3 386	18 026	16 614	142 849	227 848	23 771	26 382	82 621	108 338	1 240	740	105	659 709
1990	8 614	4 030	21 390	19 142	173 901	263 955	27 802	28 822	92 884	124 492	1 247	814	103	767 196
1991	10 489	4 072	23 287	21 097	199 598	290 360	30 656	30 921	97 832	124 352	1 185	815	127	834 791
1992	12 611	4 952	28 103	25 788	241 338	339 137	33 208	32 139	98 210	128 790	1 114	768	163	946 321
1993	14 850	4 989	28 996	24 563	228 259	342 774	30 804	29 979	92 024	120 043	1 111	720	160	919 272
1994	15 852	5 106	31 140	26 113	223 366	355 014	31 021	32 389	97 727	115 706	1 147	854	176	935 611
1995	15 257	5 408	32 416	27 298	239 297	390 820	34 100	34 527	104 109	119 523	1 191	908	171	1 005 025
1996	11 766	4 422	27 627	22 674	193 459	329 989	30 132	28 753	88 757	95 463	916	766	129	834 853
1997	15 937	5 313	34 556	27 701	242 779	428 596	39 514	38 021	120 761	122 824	1 245	1 107	192	1 078 546
1998	18 271	5 444	38 299	31 049	266 536	470 384	41 437	38 697	135 424	122 670	1 103	1 228	191	1 170 733
1999	18 040	4 770	35 401	28 603	260 040	453 122	35 732	31 613	115 012	109 682	1 031	1 257	198	1 094 501
2000	21 807	4 829	40 578	34 646	320 956	546 422	38 135	34 705	129 088	125 900	1 068	1 611	198	1 299 943
2001	21 069	2 838	34 131	28 959	322 867	512 244	35 813	33 565	137 098	125 675	1 291	1 757	211	1 257 518
2002	24 261	3 313	42 669	34 753	388 300	580 694	43 130	38 617	162 811	154 367	1 537	1 973	247	1 476 672
2003	17 107	2 263	36 144	28 839	336 264	497 924	32 171	29 509	143 664	128 312	1 552	1 712	123	1 255 584
2004	550	156	2 779	1 691	18 662	31 058	1 516	1 218	8 390	7 584	67	36	0	73 707
Inconnue	21	0	0	5	2 099	0	0	0	0	0	0	0	1	2 126
TOTAL	251 756	74 982	530 839	446 162	4 175 717	6 698 799	616 272	659 202	2 113 451	2 317 801	24 806	20 615	2 928	17 933 330

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 1986	787	925	2 157	1 118	11 033	6 583	2 879	34 613	36 051	13 467	544	142	46	110 345
1986	156	86	286	188	2 196	1 822	385	698	2 346	1 848	34	20	9	10 074
1987	150	81	378	193	2 863	2 193	332	508	1 967	1 704	35	10	18	10 432
1988	238	88	427	247	3 659	3 018	394	521	2 723	2 488	59	23	14	13 899
1989	195	96	403	240	2 951	3 076	373	453	2 828	2 789	62	24	12	13 502
1990	215	65	433	239	2 988	3 394	504	580	2 933	3 121	57	36	8	14 573
1991	207	52	309	244	2 007	2 413	440	520	2 252	2 499	40	22	8	11 013
1992	150	39	304	288	1 878	2 500	371	475	2 187	2 528	46	19	10	10 795
1993	153	43	340	336	2 102	3 148	416	521	2 300	3 031	34	19	13	12 456
1994	205	58	344	415	2 662	3 938	412	552	2 707	3 352	53	24	11	14 733
1995	262	58	561	459	3 390	5 071	566	721	3 332	3 884	34	41	29	18 408
1996	146	25	335	353	2 162	3 634	401	445	2 307	2 726	35	21	6	12 596
1997	197	39	427	434	2 265	5 087	501	660	3 754	3 675	51	34	11	17 135
1998	160	21	481	435	2 808	5 231	403	626	3 527	3 157	49	25	12	16 935
1999	225	50	584	609	3 893	7 859	495	602	4 381	4 099	72	40	13	22 922
2000	199	29	474	411	3 244	6 922	352	512	3 896	3 778	68	41	11	19 937
2001	168	24	400	483	2 497	7 049	406	699	5 858	4 629	99	33	5	22 350
2002	201	22	377	461	2 315	6 763	377	701	5 081	5 234	87	31	6	21 656
2003	107	24	329	662	2 413	6 170	328	677	5 022	7 468	120	29	6	23 355
2004	4	0	27	19	495	316	32	22	251	218	1	4	0	1 389
Inconnue	4	0	0	0	708	0	0	0	0	0	0	0	0	712
TOTAL	4 129	1 825	9 376	7 834	60 529	86 187	10 367	45 106	95 703	75 695	1 580	638	248	399 217

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 1986	447	1 059	935	1 001	1 007	6 607	1 690	9 136	17 549	2 820	261	161	21	42 694
1986	112	186	205	222	383	2 311	329	943	1 763	418	28	20	0	6 920
1987	142	223	293	355	607	3 222	401	972	1 487	482	19	14	5	8 222
1988	199	209	318	294	819	3 453	391	1 056	2 145	540	31	21	1	9 477
1989	207	162	320	264	697	3 625	380	895	1 952	525	28	37	3	9 095
1990	123	133	223	283	637	3 453	336	841	2 154	855	41	33	4	9 116
1991	120	85	143	150	386	2 094	218	580	1 606	482	24	33	9	5 930
1992	102	49	149	117	593	2 124	265	554	1 351	639	40	25	5	6 013
1993	103	60	235	192	908	3 125	469	875	1 824	592	32	24	2	8 441
1994	165	84	379	218	1 749	4 697	694	1 107	2 901	742	50	44	8	12 838
1995	233	142	556	296	2 701	7 843	816	1 461	3 695	814	53	65	14	18 689
1996	194	89	420	180	1 902	5 679	793	1 033	2 940	745	66	45	9	14 095
1997	165	36	346	157	1 996	5 839	713	1 020	3 548	802	50	62	5	14 739
1998	234	64	614	219	3 645	10 144	1 096	1 317	4 941	756	85	87	11	23 213
1999	217	75	686	238	4 179	11 715	1 234	1 009	4 034	725	80	75	23	24 290
2000	238	74	853	201	5 501	13 271	1 501	1 004	4 084	659	114	82	7	27 589
2001	129	35	449	119	3 182	8 118	903	766	4 008	662	109	72	7	18 559
2002	99	11	295	93	2 067	5 605	571	463	3 219	565	70	53	4	13 115
2003	125	33	457	133	3 425	7 346	948	607	3 101	573	73	57	10	16 888
2004	31	12	152	27	797	1 960	357	173	978	149	25	9	0	4 670
Inconnue	3	0	0	0	54	0	0	0	0	0	0	0	0	57
TOTAL	3 388	2 821	8 028	4 759	37 235	112 231	14 105	25 812	69 280	14 545	1 279	1 019	148	294 650

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 1986	34	22	142	904	482	1 614	369	579	2 134	874	42	10	5	7 211
1986	5	3	41	95	154	273	105	109	266	130	3	1	0	1 185
1987	15	2	45	67	117	437	129	271	369	163	1	1	1	1 618
1988	23	1	53	84	182	600	189	181	495	257	5	2	0	2 072
1989	58	2	56	79	325	755	151	210	585	365	4	2	0	2 592
1990	150	2	98	161	510	1 157	126	243	653	394	4	1	1	3 500
1991	181	1	117	75	823	1 389	189	203	569	487	4	0	0	4 038
1992	196	1	73	82	964	1 497	196	167	581	371	6	1	0	4 135
1993	92	0	100	99	847	1 350	180	178	548	327	6	1	0	3 728
1994	57	1	46	36	1 393	1 205	243	114	388	358	10	2	0	3 853
1995	36	1	174	166	897	1 788	176	125	521	451	15	3	1	4 354
1996	26	3	68	26	1 174	1 887	167	151	432	557	12	0	0	4 503
1997	55	0	116	131	1 111	1 542	161	165	671	361	28	2	1	4 344
1998	35	0	205	202	1 059	1 948	195	185	717	601	12	0	0	5 159
1999	71	0	107	95	1 388	2 344	232	225	749	527	6	22	0	5 766
2000	62	2	181	105	1 309	2 603	208	177	811	639	10	9	4	6 120
2001	50	2	82	115	1 452	2 306	134	216	838	591	61	12	1	5 860
2002	30	11	111	112	1 492	1 733	359	209	753	365	16	15	1	5 207
2003	15	1	36	36	994	1 674	174	129	560	376	42	13	0	4 050
2004	4	13	33	47	402	366	35	39	132	75	0	0	0	1 146
Inconnue	0	0	0	1	99	0	0	0	0	0	0	0	0	100
TOTAL	1 195	68	1 884	2 718	17 174	28 468	3 718	3 876	12 772	8 269	287	97	15	80 541

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									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Juridiction										
Terre-Neuve et Labrador	248 408	A	3 524	B	2 922	B	1 194	A	256 048	A
Île-du-Prince-Édouard	74 328	A	1 584	B	2 612	B	70	A	78 594	A
Nouvelle-Écosse	520 993	A	8 403	B	8 027	A	1 826	A	539 249	A
Nouveau-Brunswick	438 414	A	5 359	C	4 761	A	1 789	C	450 322	A
Québec	4 127 619	A	51 071	B	36 526	A	16 025	B	4 231 241	A
Ontario	6 575 119	A	65 820	B	109 179	A	28 033	A	6 778 152	A
Manitoba	587 218	A	8 569	B	13 854	A	3 399	B	613 041	A
Saskatchewan	641 574	A	39 403	B	25 568	A	3 595	B	710 140	A
Alberta	2 070 787	A	82 645	B	68 858	A	11 819	B	2 234 109	A
Colombie-Britannique	2 334 989	A	59 876	B	13 759	A	7 558	B	2 416 182	A
Territoire du Yukon	24 502	A	1 051	B	1 296	A	317	B	27 166	A
Territoires du Nord-Ouest	20 514	A	501	B	1 668	A	101	A	22 784	A
Nunavut	2 894	A		F		F		F	2 894	A
Total - Canada	17 667 360	A	327 806	A	289 032	A	75 725	A	18 359 923	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations 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									
	Véhicules 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 2000	3 474 171	A	39 048	C	47 277	B	14 080	C	3 574 576	A
1998 - 2000	3 872 276	A	59 100	B	79 220	B	16 586	C	4 027 182	A
1994 - 1997	4 107 855	A	60 144	C	51 411	C	16 828	C	4 236 239	A
1990 - 1993	3 332 144	A	40 954	D	37 052	D	17 664	C	3 427 814	A
Antérieur à 1990	2 880 914	B	128 560	B	74 071	B	10 567	D	3 094 112	B
Total	17 667 360	A	327 806	A	289 032	A	75 725	A	18 359 923	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations 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	10 452 399	A	...	...	...	...	...	...	10 452 399	A
Familiale de type "station-wagon"	376 743	D	...	...	...	...	...	...	376 743	D
Fourgonnette	2 495 483	B	15 169	E	...	...	F	...	2 515 009	B
Véhicule utilitaire sport	1 529 034	B	...	...	...	...	...	...	1 529 034	B
Camionnette de type "pick-up"	2 748 653	B	27 178	E	...	...	...	...	2 775 830	B
Camion porteur	...	F	272 804	A	120 216	B	...	...	457 405	B
Semi-remorque	...	...	...	F	167 549	A	...	...	176 731	A
Autobus	...	...	...	...	...	...	71 367	A	71 367	A
Autre	...	F	...	F	...	F	...	...	...	F
Total	17 667 360	A	327 806	A	289 032	A	75 725	A	18 359 923	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations 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									
	Véhicules 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	17 287 157	A	129 358	B	28 543	D	11 959	C	17 457 018	A
Diesel	325 895	D	190 123	A	260 446	A	59 941	A	836 406	B
Autre		F		F		F	3 825	E	66 499	E
Total	17 667 360	A	327 806	A	289 032	A	75 725	A	18 359 923	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Juridiction										
Terre-Neuve et Labrador	1 000,2	B	14,7	E	38,7	E		F	1 055,7	B
Île-du-Prince-Édouard	297,5	D	3,7	E	11,2	E		F	312,5	D
Nouvelle-Écosse	2 570,2	C	46,6	E	140,6	D		F	2 757,7	C
Nouveau-Brunswick	1 776,5	B	26,3	E	31,3	E		F	1 837,3	B
Québec	21 757,7	C	341,9	C	952,7	B	83,8	E	23 136,1	B
Ontario	31 641,7	B	418,5	C	2 059,2	C	54,7	E	34 174,2	B
Manitoba	3 012,1	D	42,1	E	338,4	D	10,4	E	3 402,9	C
Saskatchewan	3 124,7	C	108,1	E	289,5	D		F	3 527,5	B
Alberta	9 384,3	B	538,2	E	869,6	D		F	10 840,3	B
Colombie-Britannique	9 384,5	C	260,6	D	71,6	D		F	9 746,3	C
Territoire du Yukon	119,6	B	3,8	E	30,9	D		F	158,4	B
Territoires du Nord-Ouest	75,0	C	1,1	E	33,1	C		F	111,0	B
Nunavut	5,0	C		F		F		F	5,0	C
Total - Canada	84 149,0	A	1 805,5	B	4 866,8	B	243,6	C	91 064,8	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations du nombre de

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

	Type de véhicule							
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus	Total
Juridiction								
Terre-Neuve et Labrador	1 873,6	C		F		F	F	1 966,7 C
Île-du-Prince-Édouard	510,2	E		F		F	F	527,4 E
Nouvelle-Écosse	4 733,3	E		F		F	F	4 938,8 E
Nouveau-Brunswick	3 271,3	E		F		F	F	3 385,0 E
Québec	35 184,3	E	434,0	D	992,8	D	F	37 761,0 E
Ontario	51 340,3	E	716,3	E	2 221,0	E	F	54 729,9 E
Manitoba	6 066,5	E		F	409,9	E	F	6 671,8 E
Saskatchewan	5 769,6	D		F	298,3	E	F	6 240,6 D
Alberta	16 617,4	C	801,2	E	902,3	E	F	18 938,4 C
Colombie-Britannique	15 997,9	E	352,7	E		F	F	17 201,5 E
Total - provinces	141 364,5	E	2 621,0	D	5 131,2	E	3 244,5 E	152 361,2 E

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 du total au Canada du nombre de

véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule et l'année 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	
Année du véhicule										
Postérieur à 2000	21 207,8	B	531,8	D	1 109,3	C	61,3	E	22 910,2	B
1998 - 2000	24 068,2	B	513,7	C	2 103,9	B	66,5	E	26 752,2	B
1994 - 1997	17 766,7	B	411,3	D	1 156,9	E	73,0	E	19 408,0	B
1990 - 1993	12 755,5	C	102,4	E	301,8	E	31,9	E	13 191,6	C
Antérieur à 1990	8 350,8	C	246,3	E	194,9	E		F	8 802,8	C
Total	84 149,0	A	1 805,5	B	4 866,8	B	243,6	C	91 064,8	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Véhicules 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 2000	35 917,3	E		F	1 239,8	E		F	38 358,2	E
1998 - 2000	41 333,1	E	721,7	E	2 209,5	E		F	45 954,1	E
1994 - 1997	31 243,6	C	612,5	E		F		F	33 848,2	C
1990 - 1993	20 349,8	E		F		F		F	21 047,7	E
Antérieur à 1990	12 520,7	D		F		F		F	13 153,0	D
Total	141 364,5	E	2 621,0	D	5 131,2	E	3 244,5	E	152 361,2	E

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 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									
	Véhicules 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	47 862,4	B		...		...		...	47 862,4	B
Voiture										
Familiale de type "station-wagon"	1 565,2	E		...		...		...	1 565,2	E
Fourgonnette	12 887,2	C		F		...		F	12 953,1	C
Véhicule utilitaire sport	6 919,3	C		...		...		...	6 919,3	C
Camionnette de type "pick-up"	14 621,9	C		F		...		...	14 774,5	C
Camion porteur		F	1 524,5	B	1 020,1	E		...	2 835,9	C
Semi-remorque		...		F	3 846,5	B		...	3 929,0	B
Autobus		...		...		...	222,6	C	222,6	C
Autre		F		F		F		...		F
Total	84 149,0	A	1 805,5	B	4 866,8	B	243,6	C	91 064,8	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de
passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et le 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	
Type de carrosserie du véhicule										
Voiture	77 724,1	E		...		...		...	77 724,1	E
Familiale de type "station-wagon"	2 898,1	E		...		...		...	2 898,1	E
Fourgonnette	25 045,7	C	83,7	E		...		F	25 239,1	C
Véhicule utilitaire sport	10 672,8	E		...		...		...	10 672,8	E
Camionnette de type "pick-up"	24 658,2	E		F		...		...	24 996,1	E
Camion porteur		F	2 114,5	E		F		...	3 597,7	E
Semi-remorque		...		F	4 011,2	E		...	4 094,8	E
Autobus		...		...		...	3 134,8	E	3 134,8	E
Autre		F		F		F		...		F
Total	141 364,5	E	2 621,0	D	5 131,2	E	3 244,5	E	152 361,2	E

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 du total au Canada du nombre de

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

	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	
Type de carburant										
Essence	81 859,5	A	351,5	E		F	22,3	E	82 557,9	A
Diesel	2 006,1	E	1 434,8	B	4 541,0	B	214,6	C	8 196,5	B
Autre		F		F		F		F		F
Total	84 149,0	A	1 805,5	B	4 866,8	B	243,6	C	91 064,8	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	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	
Type de carburant										
Essence	137 652,9	E		F		F		F	138 711,1	E
Diesel		F	2 009,4	D	4 804,1	C	2 950,3	E	13 094,2	C
Autre		F		F		...		F		F
Total	141 364,5	E	2 621,0	D	5 131,2	E	3 244,5	E	152 361,2	E

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 et le jour de la semaine

	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	
Jour de la semaine										
Dimanche	9 989,8	B	31,3	E	194,9	D	17,8	E	10 233,7	B
Lundi	12 190,0	B	309,1	D	684,5	C	45,2	D	13 228,6	B
Mardi	13 950,0	C	301,3	C	1 114,6	E	46,2	D	15 412,0	C
Mercredi	12 362,9	B	367,0	D	968,5	C	28,0	D	13 726,4	B
Jeudi	12 250,0	B	357,4	C	793,3	D	43,1	D	13 443,8	B
Vendredi	12 474,7	B	331,4	D	793,8	D	39,0	C	13 638,8	B
Samedi	10 732,1	B		F	253,3	D	18,4	E	11 107,1	B
Total	83 949,4	A	1 800,7	B	4 802,8	B	237,6	C	90 790,5	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	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	
Jour de la semaine										
Dimanche	17 800,4	B		F	207,9	E		F	18 355,6	B
Lundi	21 576,7	E	418,3	E	710,7	C		F	23 325,3	E
Mardi	22 520,5	E	442,1	D	1 187,9	E	573,4	E	24 723,8	E
Mercredi	20 585,2	E	544,4	D	1 078,4	D		F	22 590,8	E
Jeudi	19 912,7	E	518,6	D	855,4	D	537,3	E	21 823,9	B
Vendredi	20 353,2	E	470,3	D	830,3	D	593,7	E	22 247,5	E
Samedi	18 615,8	E		F	260,7	D		F	19 294,4	E
Total	141 364,5	E	2 621,0	D	5 131,2	E	3 244,5	E	152 361,2	E

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 et le groupe d'âge du conducteur

	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	
Âge du conducteur										
Moins de 20 ans	1 396,1	E		F		F		F	1 539,4	E
20 à 24 ans	3 269,9	D		F		F		F	3 525,6	D
25 à 34 ans	10 911,2	E	204,9	E	1 234,6	E	14,6	E	12 365,4	E
35 à 44 ans	21 702,7	E	352,5	E	1 205,8	D	75,4	E	23 336,3	E
45 à 54 ans	21 902,9	B	448,0	D	1 522,6	E	104,3	E	23 977,7	B
55 à 64 ans	15 081,5	E	476,6	E	713,3	E	39,4	E	16 310,8	E
65 ans et plus	9 685,1	C		F		F		F	9 735,3	C
Total	83 949,4	A	1 800,7	B	4 802,8	B	237,6	C	90 790,5	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	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	
Âge du conducteur										
Moins de 20 ans	2 550,6	E		F		F		F	2 838,5	E
20 à 24 ans	4 501,5	E		F		F		F	4 866,9	E
25 à 34 ans	17 389,2	E		F	1 278,1	E		F	19 208,7	E
35 à 44 ans	40 098,3	E	454,4	E	1 394,9	D		F	42 711,1	E
45 à 54 ans	36 008,8	E	686,3	D	1 572,0	E		F	40 050,0	E
55 à 64 ans	24 005,4	E	513,6	E	759,3	E		F	25 765,5	E
65 ans et plus	16 810,6	C		F		F		F	16 920,5	C
Total	141 364,5	E	2 621,0	D	5 131,2	E	3 244,5	E	152 361,2	E

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 et le sexe du conducteur

	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	
Sexe du conducteur										
Homme	58 269,1	E	1 777,6	D	4 762,8	C	182,5	D	64 992,0	E
Femme	25 680,3	B		F		F	55,0	D	25 798,4	B
Total	83 949,4	A	1 800,7	B	4 802,8	B	237,6	C	90 790,5	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et le sexe du conducteur

	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	
Sexe du conducteur										
Homme	100 424,7	E	2 526,5	D	5 061,2	E		F	110 553,2	E
Femme	40 939,7	E		F		F	703,7	E	41 808,0	E
Total	141 364,5	E	2 621,0	D	5 131,2	E	3 244,5	E	152 361,2	E

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 et l'heure du jour

	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	
Heure du jour										
00h00 à 05h59	3 305,7	E		F	575,9	E		F	3 972,8	E
06h00 à 11h59	26 257,3	B	820,2	C	1 775,0	C	105,8	C	28 958,3	B
12h00 à 17h59	36 321,9	E	754,0	C	1 614,9	C	98,6	C	38 789,6	B
18h00 à 23h59	18 064,5	E	143,5	E	837,0	E	24,9	E	19 069,8	E
Total	83 949,4	A	1 800,7	B	4 802,8	B	237,6	C	90 790,5	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	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	
Heure du jour										
00h00 à 05h59	5 849,9	E	93,6	E	610,8	E		F	6 683,1	E
06h00 à 11h59	40 424,8	E	1 162,8	D	1 875,3	C	1 524,3	E	44 987,2	E
12h00 à 17h59	60 444,2	E	1 161,2	D	1 719,5	C	1 323,3	E	64 648,1	E
18h00 à 23h59	34 645,7	E	203,4	E	925,7	E		F	36 042,8	E
Total	141 364,5	E	2 621,0	D	5 131,2	E	3 244,5	E	152 361,2	E

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 et le transport de marchandises dangereuses

	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	
Transport de marchandises dangereuses										
Déclaré - oui		F	152,9	E	403,4	E	...		616,8	E
Déclaré - non	83 888,9	E	1 647,7	D	4 399,4	D	237,6	C	90 173,7	E
Total	83 949,4	A	1 800,7	B	4 802,8	B	237,6	C	90 790,5	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	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	
Transport de marchandises dangereuses										
Déclaré - oui		F	184,4	E	436,9	E	...		681,8	E
Déclaré - non	141 304,0	E	2 436,7	D	4 694,3	E	3 244,5	E	151 679,4	E
Total	141 364,5	E	2 621,0	D	5 131,2	E	3 244,5	E	152 361,2	E

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 et le type de jour

	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	
Type de jour										
Fin de semaine et les jours fériés	24 706,4	B	153,5	E	622,2	E	42,5	E	25 524,6	B
Les jours de la semaine	59 243,0	B	1 647,2	C	4 180,6	C	195,1	C	65 265,9	B
Total	83 949,4	A	1 800,7	B	4 802,8	B	237,6	C	90 790,5	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence
En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

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

	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	
Type de jour										
Fin de semaine et les jours fériés	43 903,8	E		F	642,3	E		F	45 379,8	E
Les jours de la semaine	97 460,7	E	2 379,4	D	4 488,9	E	2 652,4	E	106 981,4	E
Total	141 364,5	E	2 621,0	D	5 131,2	E	3 244,5	E	152 361,2	E

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 et le type de route

	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	
Type de route										
Routes avec vitesse maximale affichée de 80km/h ou plus	48 746,1	E	916,2	E	3 013,3	D	85,5	E	52 761,1	E
Autres routes	35 203,3	A	884,5	C	1 789,5	D	152,1	C	38 029,4	A
Total	83 949,4	A	1 800,7	B	4 802,8	B	237,6	C	90 790,5	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	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
Type de route								
Routes avec vitesse maximale affichée de 80km/h ou plus	85 882,2	E	1 292,9	E	3 179,8	E	F	92 333,4 E
Autres routes	55 482,2	E	1 328,2	D	1 951,4	D	1 266,1 E	60 027,8 A
Total	141 364,5	E	2 621,0	D	5 131,2	E	3 244,5 E	152 361,2 E

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 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	2 501,8	C
5 - 14 ans	8 616,9	E
15 ans et plus	130 245,8	E
Total	141 364,5	E

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

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		.	81,3	E
Interurbain régulier		F		F
École	1 293,0	E	79,7	D
Nolisé		F		F
Autre		F	17,2	E
Total	3 244,5	E	237,6	C

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 pour

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

	Vehicle group					
	Voiture et familiale de type "station-wagon"		Autre jusqu'à 4,5 t		Total	
Raison du déplacement						
Pour se rendre à la maison	13 890,1	B	7 623,8	B	21 513,9	B
Pour se rendre au travail ou à l'école	7 077,7	B	5 118,8	C	12 196,4	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	9 476,5	B	5 135,4	B	14 611,9	B
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	6 552,9	B	5 221,2	D	11 774,0	B
Pour se rendre quelque part	7 321,2	E	5 951,6	E	13 272,7	E
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F		F		F
(Travail) appel de service		F	1 084,2	E	1 373,4	E
(Travail) autre type de travail		F	2 483,7	E	5 422,3	E
Total	49 378,8	B	34 570,6	B	83 949,4	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

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

	Groupe de véhicules					
	Voiture et familiale de type "station-wagon"		Autre jusqu'à 4,5 t		Total	
Raison du déplacement						
Pour se rendre à la maison	23 378,9	E	13 894,8	E	37 273,7	E
Pour se rendre au travail ou à l'école	8 331,0	E	6 201,7	C	14 532,8	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	15 177,9	B	9 047,6	B	24 225,4	B
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	12 419,6	E	11 093,2	D	23 512,9	B
Pour se rendre quelque part	15 995,7	E	13 889,3	E	29 885,0	E
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F		F		F
(Travail) appel de service		F		F		F
(Travail) autre type de travail		F	2 698,8	E	5 787,1	E
Total	80 622,2	E	60 742,3	E	141 364,5	E

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 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	164,9	E		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	1 240,6	E		F
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	177,9	E		F
	Total	1 718,1	B	1 020,1	E
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	3 170,3	E
	Vide		...	472,6	E
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	3 782,7	B
Total	Appel de service	166,7	D	72,3	E
	Transport de marchandises ou d'équipement	1 319,4	D	4 028,0	D
	Vide		F	540,6	E
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	179,3	E	90,0	E
	Total	1 800,7	B	4 802,8	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.

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	311,8	E		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	1 712,8	E		F
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	343,8	E		F
	Total	2 537,4	E		F
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	3 367,0	E
	Vide		...	493,0	E
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	4 011,4	E
Total	Appel de service	314,7	E	79,8	E
	Transport de marchandises ou d'équipement	1 791,6	D	4 274,6	E
	Vide		F	566,8	E
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	345,2	E	114,3	E
	Total	2 621,0	D	5 131,2	E

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 type de jour et l'heure du jour

		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	
Type de jour	Heure du jour										
Fin de semaine et les jours fériés	00h00 à 05h59	821,4	E		F		F		F	901,9	E
	06h00 à 11h59	7 493,5	B	71,7	E	221,4	D	16,1	E	7 802,7	B
	12h00 à 17h59	10 649,1	B	65,2	E	196,1	E	16,3	E	10 926,7	B
	18h00 à 23h59	5 742,5	D		F	131,3	E	9,6	E	5 893,3	D
	Total	24 706,4	B	153,5	E	622,2	E	42,5	E	25 524,6	B
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	2 484,3	E	76,3	E	502,6	E		F	3 070,9	E
	06h00 à 11h59	18 763,8	B	748,5	C	1 553,6	C	89,7	C	21 155,6	B
	12h00 à 17h59	25 672,9	B	688,8	C	1 418,8	C	82,4	C	27 862,9	B
	18h00 à 23h59	12 322,0	B	133,5	E	705,6	D	15,3	E	13 176,4	B
	Total	59 243,0	B	1 647,2	C	4 180,6	C	195,1	C	65 265,9	B
Total	00h00 à 05h59	3 305,7	E		F	575,9	E		F	3 972,8	E
	06h00 à 11h59	26 257,3	B	820,2	C	1 775,0	C	105,8	C	28 958,3	B
	12h00 à 17h59	36 321,9	E	754,0	C	1 614,9	C	98,6	C	38 789,6	B
	18h00 à 23h59	18 064,5	E	143,5	E	837,0	E	24,9	E	19 069,8	E
	Total	83 949,4	A	1 800,7	B	4 802,8	B	237,6	C	90 790,5	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

		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	
Type de jour	Heure du jour										
Fin de semaine et les jours fériés	00h00 à 05h59		F		F		F		F		F
	06h00 à 11h59	11 894,7	E		F	229,5	E		F	12 457,0	B
	12h00 à 17h59	19 070,4	B		F	202,0	E		F	19 633,2	B
	18h00 à 23h59	11 464,8	E		F		F		F	11 732,8	E
	Total	43 903,8	E		F	642,3	E		F	45 379,8	E
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	4 376,0	E	87,0	E	537,4	E		F	5 126,5	E
	06h00 à 11h59	28 530,1	E	1 053,9	D	1 645,8	C	1 300,4	E	32 530,2	E
	12h00 à 17h59	41 373,8	E	1 050,0	D	1 517,4	C	1 073,6	E	45 014,8	E
	18h00 à 23h59	23 180,8	E	188,5	E	788,3	E		F	24 309,9	E
	Total	97 460,7	E	2 379,4	D	4 488,9	E	2 652,4	E	106 981,4	E
Total	00h00 à 05h59	5 849,9	E	93,6	E	610,8	E		F	6 683,1	E
	06h00 à 11h59	40 424,8	E	1 162,8	D	1 875,3	C	1 524,3	E	44 987,2	E
	12h00 à 17h59	60 444,2	E	1 161,2	D	1 719,5	C	1 323,3	E	64 648,1	E
	18h00 à 23h59	34 645,7	E	203,4	E	925,7	E		F	36 042,8	E
	Total	141 364,5	E	2 621,0	D	5 131,2	E	3 244,5	E	152 361,2	E

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									
		Véhicules 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	2 972,3	E		F		F		F	3 368,8	E
	Femme	1 693,7	E		F		F		F	1 696,2	E
	Total	4 666,0	E		F		F		F	5 065,0	E
25 - 55 ans	Homme	37 936,9	E	984,2	C	3 923,0	E	145,7	E	42 989,9	E
	Femme	16 579,9	B		F		F	48,6	D	16 689,6	B
	Total	54 516,8	E	1 005,3	C	3 963,0	E	194,3	D	59 679,5	E
55 ans et plus	Homme	17 359,9	B	494,5	E	742,7	E	36,3	E	18 633,3	B
	Femme	7 406,7	D		F		F		F	7 412,7	D
	Total	24 766,6	B	494,5	E	742,7	E	42,3	E	26 046,1	B
Total	Homme	58 269,1	E	1 777,6	D	4 762,8	C	182,5	D	64 992,0	E
	Femme	25 680,3	B		F		F	55,0	D	25 798,4	B
	Total	83 949,4	A	1 800,7	B	4 802,8	B	237,6	C	90 790,5	A

Le symbole à droite de chaque estimation détermine sa qualité comme suit : A - excellente, B - très bonne, C - bonne, D - acceptable, E - à utiliser avec prudence, F - trop peu fiable pour être publié, ... - n'ayant pas lieu de figurer, . - indisponible pour toute période de référence. En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

		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	
Groupe d'âge du conducteur	Sexe du conducteur										
Moins de 25 ans	Homme	4 538,2	E		F		F		F	5 181,4	E
	Femme	2 513,9	E		F		F		F	2 524,0	E
	Total	7 052,1	E		F		F		F	7 705,4	E
25 - 55 ans	Homme	66 595,3	E	1 455,4	C	4 175,0	E		F	74 288,9	E
	Femme	26 901,0	E		F		F	617,4	E	27 680,9	E
	Total	93 496,3	E	1 547,9	D	4 245,0	E	2 680,6	E	101 969,8	E
55 ans et plus	Homme	29 291,2	E	535,7	E	788,7	E		F	31 082,9	E
	Femme	11 524,8	E		F		F		F	11 603,1	E
	Total	40 816,0	E	535,7	E	788,7	E		F	42 686,0	E
Total	Homme	100 424,7	E	2 526,5	D	5 061,2	E		F	110 553,2	E
	Femme	40 939,7	E		F		F	703,7	E	41 808,0	E
	Total	141 364,5	E	2 621,0	D	5 131,2	E	3 244,5	E	152 361,2	E

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

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

	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	
Type de carburant										
Essence	8 910,7	E		F		F	6,3	E	9 171,8	E
Diesel		F	351,8	D	1 789,8	C	80,6	E	2 443,4	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.

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 utiliser les numéro sans frais (au Canada et au États-Unis) : 1-800-267-6677 (téléphone) ou 1-877-287-4369 (télécopieur). Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.