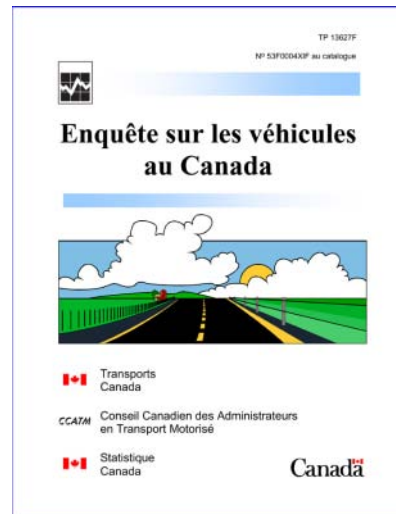




N° 53F0004XIF au catalogue

Enquête sur les véhicules au Canada

Quatrième 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

Quatrième 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.

Mai 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>
0	<i>zéro absolu ou valeur arrondie à zéro</i>
0 ^S	<i>valeur arrondie à 0 (zéro) où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie</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 73,9 milliards de kilomètres entre le 1^{er} octobre et le 31 décembre 2003.
- Pendant ce trimestre, les véhicules de poids brut de moins de 4 500 kg ont parcouru en moyenne 3 850 kilomètres tandis que les plus gros camions (les camions de poids brut de 15 000 kg ou plus) ont parcouru en moyenne 15 150 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 quatrième 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 juillet 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 juillet 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 onze listes fournies à Statistique Canada en juillet 2003 pour l'EVC et des deux listes les plus récentes créées en avril 2003 pour le Yukon et le Nunavut. L'ensemble des listes préparées de véhicules et l'ensemble des jours dans le quatrième 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 5 000 véhicules sur les 18 530 946 figurant dans la population observée. Pour les trois territoires, 2 557 véhicules sur 48 927 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	28 %	12 %	16 %	32 %	6 %	26 %	4 %	4 %
Camions 4,5 t – 15 t	30 %	23 %	7 %	16 %	6 %	10 %	7 %	11 %
Camions 15 t et plus	34 %	24 %	10 %	21 %	6 %	14 %	4 %	10 %
Autobus	31 %	19 %	12 %	2 %	0 %	2 %	6 %	32 %

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.	14 %	1 %	13 %	7 %	9 %
Camions 4,5 t – 15 t	s. o.	s. o.	s. o.	9 %	0 %	8 %	7 %	8 %
Camions 15 t et plus	s. o.	s. o.	s. o.	12 %	0 %	12 %	5 %	10 %
Autobus	s. o.	s. o.	s. o.	14 %	3 %	11 %	12 %	4 %

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	47 %	20 %	26 %	53 %	10 %	43 %
Camions 4,5 t – 15 t	66 %	50 %	15 %	34 %	13 %	21 %
Camions 15 t et plus	62 %	45 %	17 %	38 %	11 %	26 %
Autobus	93 %	58 %	35 %	7 %	0 %	7 %

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 %	4 %	96 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 15 t et plus	100 %	0 %	100 %	s. o.	s. o.	s. o.
Autobus	100 %	23 %	77 %	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	260 185	4 089	2 954	1 350	268 578
Île-du-Prince-Édouard	74 952	1 745	2 771	49	79 517
Nouvelle-Écosse	529 004	8 797	7 678	1 837	547 316
Nouveau-Brunswick	441 836	7 674	4 004	2 736	456 250
Québec	4 212 149	58 131	37 324	17 033	4 324 637
Ontario	6 665 219	82 993	107 035	28 255	6 883 502
Manitoba	610 233	10 095	13 849	3 738	637 915
Saskatchewan	641 595	38 461	23 813	3 865	707 734
Alberta	2 131 215	96 345	67 937	12 758	2 308 255
Colombie-Britannique	2 287 924	75 504	14 561	8 575	2 386 564
Territoire du Yukon	24 077	1 493	1 165	254	26 989
Territoires du Nord-Ouest	20 826	635	1 024	98	22 583
Nunavut	3 121	265	157	18	3 561
Total - Canada	17 902 336	386 227	284 272	80 566	18 653 401

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	6 176	3 562	21 819	15 455	110 488	246 938	46 611	88 809	211 676	219 313	3 593	1 907	201	976 548
1986	2 164	1 145	6 553	5 491	45 882	71 025	14 577	20 209	53 441	65 767	828	435	58	287 575
1987	2 956	1 637	8 721	7 516	67 562	103 215	15 178	18 040	49 956	71 058	884	419	69	347 211
1988	5 997	2 638	13 713	12 593	112 101	161 627	20 214	23 442	70 512	89 673	1 092	672	113	514 387
1989	7 441	3 162	16 846	15 291	134 201	213 074	22 549	25 014	80 508	104 170	1 204	723	110	624 293
1990	8 344	3 826	20 157	17 936	166 236	245 078	26 609	27 585	91 276	120 580	1 221	797	103	729 748
1991	10 277	3 882	22 246	20 128	193 850	277 825	29 564	29 775	96 754	121 235	1 160	818	135	807 649
1992	12 526	4 805	27 190	24 942	237 069	324 594	32 391	31 270	97 739	126 112	1 083	751	167	920 639
1993	14 934	4 903	28 345	24 005	226 198	334 552	30 257	29 279	91 763	117 765	1 087	716	167	903 971
1994	16 119	5 064	30 661	25 747	222 587	346 384	30 585	31 671	97 522	113 812	1 126	854	184	922 316
1995	15 487	5 383	31 992	27 013	239 131	385 358	33 671	33 919	104 062	117 699	1 174	891	184	995 964
1996	11 985	4 448	27 393	22 537	194 107	325 438	29 892	28 323	88 881	94 366	894	752	133	829 149
1997	16 241	5 355	34 385	27 586	243 674	425 364	39 314	37 506	120 999	121 639	1 224	1 100	204	1 074 591
1998	18 589	5 462	38 180	30 952	268 128	465 799	41 302	38 215	135 855	121 843	1 097	1 210	194	1 166 826
1999	18 509	4 879	35 459	28 623	262 434	452 084	35 839	31 463	115 856	109 232	1 016	1 244	208	1 096 846
2000	22 128	5 149	40 857	34 689	323 752	544 846	38 992	35 221	130 465	125 899	1 053	1 580	220	1 304 851
2001	21 462	2 937	33 969	28 893	323 357	504 195	35 709	33 317	137 991	124 582	1 234	1 739	220	1 249 605
2002	24 558	3 443	43 030	34 748	392 104	578 324	43 648	39 039	165 947	154 177	1 438	1 959	253	1 482 668
2003	22 535	2 843	41 326	33 415	393 699	569 663	38 865	35 855	165 861	147 200	1 543	2 133	189	1 455 127
2004	1 735	430	6 163	4 267	53 731	89 838	4 464	3 644	24 152	21 798	123	125	6	210 476
2005	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Inconnue	20	0	0	5	1 858	0	0	0	0	0	0	0	1	1 884
TOTAL	260 183	74 953	529 005	441 832	4 212 149	6 665 221	610 232	641 596	2 131 216	2 287 920	24 074	20 825	3 119	17 902 325

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	760	878	1 836	994	10 422	5 776	2 711	28 342	34 632	12 542	506	136	48	99 583
1986	149	80	250	164	2 049	1 601	355	617	2 267	1 767	29	19	10	9 357
1987	136	71	341	179	2 651	1 970	310	445	1 920	1 643	33	11	17	9 727
1988	222	81	389	218	3 397	2 709	372	462	2 618	2 410	55	23	16	12 972
1989	187	92	373	214	2 765	2 783	363	403	2 723	2 719	61	24	12	12 719
1990	207	60	399	223	2 832	3 109	479	522	2 924	3 045	54	34	10	13 898
1991	197	48	290	233	1 904	2 209	423	478	2 257	2 447	37	20	8	10 551
1992	155	40	286	270	1 755	2 299	367	444	2 215	2 465	47	20	11	10 374
1993	151	40	315	329	1 979	2 934	399	488	2 294	2 998	33	18	14	11 992
1994	205	56	329	401	2 509	3 692	416	524	2 734	3 288	49	23	12	14 238
1995	264	60	544	452	3 270	4 820	556	684	3 460	3 804	32	42	30	18 018
1996	145	27	321	338	2 044	3 472	393	436	2 417	2 698	32	21	7	12 351
1997	196	38	420	429	2 128	4 863	493	643	3 937	3 637	52	32	11	16 879
1998	160	20	463	429	2 646	5 020	399	607	3 671	3 147	47	26	10	16 645
1999	226	49	575	599	3 761	7 548	491	594	4 581	4 026	69	41	14	22 574
2000	201	29	460	405	3 144	6 645	352	504	4 048	3 750	59	39	13	19 649
2001	167	21	383	476	2 442	6 847	405	703	6 038	4 586	94	32	5	22 199
2002	206	22	376	455	2 266	6 562	370	699	5 129	5 094	83	31	6	21 299
2003	139	29	381	758	2 560	6 992	373	788	5 626	8 356	113	35	8	26 158
2004	10	3	66	107	940	1 141	69	79	854	1 081	5	7	1	4 363
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	4	0	0	0	668	0	0	0	0	0	0	0	0	672
TOTAL	4 087	1 744	8 797	7 673	58 132	82 992	10 096	38 462	96 345	75 503	1 490	634	263	386 218

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	335	1 023	773	738	886	5 407	1 504	7 821	16 720	2 554	222	155	21	38 159
1986	84	182	176	154	357	1 909	291	847	1 668	402	26	20	0	6 116
1987	109	213	250	264	573	2 762	359	883	1 417	450	17	15	5	7 317
1988	149	203	275	231	759	2 928	353	965	2 059	512	28	22	1	8 485
1989	153	154	290	204	656	3 101	352	796	1 860	508	25	33	4	8 136
1990	107	134	202	225	609	3 050	306	786	2 023	824	37	32	3	8 338
1991	101	86	128	132	372	1 952	205	545	1 523	465	22	30	9	5 570
1992	90	47	140	93	570	1 987	250	517	1 263	635	36	26	5	5 659
1993	87	64	222	167	871	2 864	444	822	1 761	598	30	24	4	7 958
1994	140	86	360	198	1 679	4 278	666	1 052	2 816	748	47	46	7	12 123
1995	207	139	534	262	2 605	7 248	785	1 417	3 584	824	48	64	15	17 732
1996	173	88	407	162	1 861	5 327	766	1 004	2 890	762	62	56	8	13 566
1997	150	37	343	141	1 973	5 510	704	1 004	3 451	814	50	60	5	14 242
1998	220	63	603	206	3 589	9 675	1 087	1 286	4 797	773	80	88	11	22 478
1999	205	77	671	229	4 143	11 291	1 213	968	3 911	758	74	73	23	23 636
2000	229	74	833	190	5 429	12 817	1 488	981	4 006	695	105	80	7	26 934
2001	121	36	440	115	3 168	7 931	909	748	3 869	674	95	68	8	18 182
2002	101	11	290	92	2 063	5 480	572	455	3 111	594	66	53	5	12 893
2003	135	33	470	131	3 558	7 571	967	616	3 246	641	68	57	11	17 504
2004	55	19	271	69	1 550	3 945	625	300	1 963	331	28	22	3	9 181
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	2	0	0	0	51	0	0	0	0	0	0	0	0	53
TOTAL	2 953	2 769	7 678	4 003	37 322	107 033	13 846	23 813	67 938	14 562	1 166	1 024	155	284 262

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	33	14	117	897	423	1 513	346	503	2 039	779	39	9	5	6 717
1986	4	3	36	94	139	236	98	99	247	131	4	1	0	1 092
1987	13	2	37	64	102	393	120	261	346	163	1	1	1	1 504
1988	17	1	45	75	164	523	186	172	480	257	4	3	0	1 927
1989	25	1	48	73	299	663	149	209	564	386	4	2	0	2 423
1990	162	1	76	147	412	953	126	231	654	417	4	1	1	3 185
1991	215	0	101	74	704	1 226	193	198	560	503	3	0	0	3 777
1992	248	1	72	80	928	1 402	196	168	583	377	6	1	0	4 062
1993	131	0	97	96	830	1 300	185	178	544	333	5	1	0	3 700
1994	75	1	45	37	1 367	1 157	247	114	387	360	8	3	0	3 801
1995	44	1	176	166	879	1 757	177	125	521	460	15	3	1	4 325
1996	25	3	68	26	1 164	1 867	170	153	431	571	12	0	0	4 490
1997	56	1	120	131	1 104	1 520	161	166	671	378	25	2	1	4 336
1998	36	0	215	202	1 048	1 920	198	185	719	662	8	1	0	5 194
1999	74	0	105	95	1 386	2 321	236	231	749	562	5	22	0	5 786
2000	66	1	181	106	1 297	2 580	215	180	809	649	9	9	4	6 106
2001	57	2	81	112	1 454	2 284	139	219	832	616	58	12	1	5 867
2002	32	0	112	112	1 500	1 848	356	230	786	397	11	14	1	5 399
2003	28	0	39	53	1 096	2 006	198	157	558	406	33	13	0	4 587
2004	9	15	67	92	642	788	44	87	278	166	0	0	0	2 188
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	0	0	0	1	95	0	0	0	0	0	0	0	0	96
TOTAL	1 350	47	1 838	2 733	17 033	28 257	3 740	3 866	12 758	8 573	254	98	15	80 562

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	254 983	A	3 128	C	2 680	B	1 518	C	262 308	A
Île-du-Prince-Édouard	73 809	A	1 634	A	2 770	A	98	A	78 311	A
Nouvelle-Écosse	518 028	A	7 422	B	7 115	B	1 682	B	534 248	A
Nouveau-Brunswick	442 111	A	6 949	B	3 793	A	1 548	B	454 401	A
Québec	4 124 992	A	47 716	A	37 598	A	17 033	A	4 227 340	A
Ontario	6 590 464	A	75 890	A	101 914	A	28 256	A	6 796 525	A
Manitoba	595 085	A	9 523	A	13 598	A	3 738	A	621 944	A
Saskatchewan	612 241	A	36 239	A	23 352	A	3 865	A	675 697	A
Alberta	2 091 369	A	91 014	A	66 861	A	12 760	A	2 262 004	A
Colombie-Britannique	2 278 151	A	64 956	B	14 171	A	8 578	A	2 365 857	A
Territoire du Yukon	22 943	A	990	B	1 164	A	296	C	25 393	A
Territoires du Nord-Ouest	19 883	A	527	B	1 031	A	112	C	21 553	A
Nunavut	3 106	A	164	E		F		F	3 270	A
Total - Canada	17 627 165	A	346 152	A	276 048	A	79 484	A	18 328 849	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	3 752 845	A	60 175	B	49 833	B	14 974	C	3 877 827	A
1998 - 2000	4 086 749	A	56 411	B	78 422	B	22 528	B	4 244 110	A
1994 - 1997	3 832 675	A	58 551	C	44 896	C	17 052	C	3 953 174	A
1990 - 1993	3 569 515	A	41 935	C	31 598	C	12 781	C	3 655 829	A
Antérieur à 1990	2 385 381	B	129 080	B	71 299	B	12 149	C	2 597 909	B
Total	17 627 165	A	346 152	A	276 048	A	79 484	A	18 328 849	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	11 148 283	A	...	...	...	...	...	...	11 148 283	A
Familiale de type "station-wagon"	255 702	D	...	...	...	...	...	...	255 702	D
Fourgonnette	2 089 459	B	8 252	E	...	...	F	F	2 100 056	B
Véhicule utilitaire sport	1 383 427	B	...	...	...	...	...	...	1 383 427	B
Camionnette de type "pick-up"	2 664 200	B	50 383	D	F	F	F	F	2 715 277	B
Camion porteur		F	269 021	A	115 936	B	F	F	442 999	B
Semi-remorque		...	14 064	E	158 306	A	...	...	172 370	A
Autobus		...	...	...	...	...	76 324	A	76 324	A
Autre		F	F	F	F	F	...	...		F
Total	17 627 165	A	346 152	A	276 048	A	79 484	A	18 328 849	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	17 161 816	A	136 663	B	15 569	E	15 105	C	17 329 154	A
Diesel	449 496	D	206 414	A	260 479	A	61 428	A	977 817	B
Autre		F		F		...		F		F
Total	17 627 165	A	346 152	A	276 048	A	79 484	A	18 328 849	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	779,9	B	13,5	E		F	5,0	E	824,6	B
Île-du-Prince-Édouard	306,1	C		F	7,0	E		F	317,5	C
Nouvelle-Écosse	2 591,0	C	29,2	E	58,1	E	5,6	E	2 683,9	B
Nouveau-Brunswick	2 034,2	C	20,3	E	14,8	E		F	2 080,4	C
Québec	17 158,1	B	296,5	E	948,3	B	104,4	C	18 507,4	B
Ontario	23 527,9	B	577,6	D	1 735,6	C	213,4	C	26 054,5	A
Manitoba	3 097,7	C	20,4	E	285,6	E	19,5	D	3 423,1	C
Saskatchewan	2 491,3	C		F	218,2	D	19,5	E	2 812,6	B
Alberta	9 037,7	C	365,5	D	733,4	C	110,3	C	10 246,8	B
Colombie-Britannique	6 338,0	B	225,8	D	126,8	D	9,7	E	6 700,3	B
Territoire du Yukon	94,5	C	3,1	E	28,4	E		F	130,6	C
Territoires du Nord-Ouest	56,1	C	1,9	E	3,7	E	1,2	E	62,9	C
Nunavut	8,6	E		F		F		F	9,0	E
Total - Canada	67 521,0	A	1 641,6	C	4 186,1	B	504,9	B	73 853,5	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 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	1 398,9	E		F		F	77,3	E	1 529,3	
Terre-Neuve et Labrador										
Île-du-Prince-Édouard	472,6	E		F		F		F	494,8	E
Nouvelle-Écosse	4 420,4	E		F		F		F	4 675,4	D
Nouveau-Brunswick	3 237,6	D		F		F	216,0	E	3 500,0	D
Québec	25 786,4	E		F	1 045,4	D	1 707,6	D	28 895,4	E
Ontario	36 624,8	E	832,0	E	1 777,6	E	3 223,7	D	42 458,0	B
Manitoba	5 039,2	E	22,9	E	345,2	E	318,8	E	5 726,2	D
Saskatchewan	4 477,9	E		F	252,7	D	258,3	E	5 111,3	E
Alberta	14 346,8	D	426,4	E	815,2	E	793,8	E	16 382,2	C
Colombie-Britannique	10 309,1	C	361,6	E	145,9	E		F	10 905,9	C
Total - provinces	106 113,7	E	2 222,6	D	4 498,0	C	6 844,3	C	119 678,5	B

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

Estimations 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	20 390,0	B	557,8	C	1 462,5	C	89,4	D	22 499,6	B
1998 - 2000	18 641,6	B	484,8	E	1 605,1	C	170,9	C	20 902,4	B
1994 - 1997	12 467,4	B	207,7	D	763,6	D	94,4	D	13 533,0	B
1990 - 1993	10 751,9	B	134,2	E	157,8	E	57,9	E	11 101,8	B
Antérieur à 1990	5 270,0	C		F		F	92,3	E	5 816,6	C
Total	67 521,0	A	1 641,6	C	4 186,1	B	504,9	B	73 853,5	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'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	33 548,6	E	831,4	E	1 608,3	D	1 134,2	E	37 122,5	E
1998 - 2000	28 854,6	E	637,3	E	1 661,1	D	2 960,2	D	34 113,2	C
1994 - 1997	19 993,7	C	280,3	E		F	1 556,9	E	22 686,7	C
1990 - 1993	16 556,2	E		F		F		F	17 254,6	E
Antérieur à 1990	7 160,5	D		F		F		F	8 501,6	D
Total	106 113,7	E	2 222,6	D	4 498,0	C	6 844,3	C	119 678,5	B

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

Estimations 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	39 242,5	A		...		...		...	39 242,5	A
Voiture										
Familiale de type "station-wagon"	841,3	E		...		...		...	841,3	E
Fourgonnette	9 393,6	C		F		...		F	9 451,6	C
Véhicule utilitaire sport	7 056,8	C		...		...		...	7 056,8	C
Camionnette de type "pick-up"	10 505,9	C	413,6	E		F		...	10 919,5	C
Camion porteur		F	1 146,2	C	610,5	D		F	1 979,2	C
Semi-remorque		...		F	3 571,9	B		...	3 604,7	B
Autobus		...		...		...	491,9	B	491,9	B
Autre		F		F		F		...		F
Total	67 521,0	A	1 641,6	C	4 186,1	B	504,9	B	73 853,5	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 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	59 396,7	B		...		...		...	59 396,7	B
Familiale de type "station-wagon"	1 343,1	E		...		...		...	1 343,1	E
Fourgonnette	18 323,2	E		F		...		F	18 467,3	E
Véhicule utilitaire sport	11 621,2	E		...		...		...	11 621,2	E
Camionnette de type "pick-up"	14 763,6	E		F		...		...	15 325,0	E
Camion porteur		F	1 562,2	D	631,7	E		F	2 504,8	D
Semi-remorque		...		F	3 862,7	C		...	3 898,0	C
Autobus		...		...		...	6 716,4	C	6 716,4	C
Autre		F		F		F		...		F
Total	106 113,7	E	2 222,6	D	4 498,0	C	6 844,3	C	119 678,5	B

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

Estimations 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	64 739,6	A	365,9	E		F	34,4	E	65 149,6	A
Diesel	2 764,9	E	1 272,0	C	4 176,5	B	449,1	B	8 662,5	B
Autre		F		F		...		F		F
Total	67 521,0	A	1 641,6	C	4 186,1	B	504,9	B	73 853,5	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 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	102 310,1	E		F		F	360,1	E	103 200,6	E
Diesel	3 786,6	E	1 698,0	C	4 485,0	C	6 248,9	C	16 218,5	B
Autre		F		F		...		F		F
Total	106 113,7	E	2 222,6	D	4 498,0	C	6 844,3	C	119 678,5	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule 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	7 764,2	B	53,7	E	193,7	E	22,7	E	8 034,3	B
Lundi	10 666,0	B	246,0	C	732,0	C	76,8	B	11 720,7	B
Mardi	9 598,8	B	314,6	D	836,8	C	79,5	B	10 829,7	B
Mercredi	9 519,8	B	338,9	D	836,0	C	98,2	C	10 792,9	B
Jeudi	10 106,3	B	283,2	D	651,1	C	96,1	B	11 136,7	B
Vendredi	10 839,0	B	307,4	D	702,6	C	101,8	C	11 950,8	B
Samedi	8 867,6	B	92,5	E	201,7	E	24,0	E	9 185,9	B
Total	67 361,7	A	1 636,2	C	4 154,0	B	499,1	B	73 651,0	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	13 464,2	B	69,4	E	219,2	E		F	14 124,2	B
Lundi	16 597,8	E	322,6	D	812,3	C	1 100,0	C	18 832,8	B
Mardi	13 907,5	E	402,4	D	936,1	C	1 223,3	C	16 469,4	B
Mercredi	14 737,2	E	536,4	E	871,6	D	1 368,1	D	17 513,3	C
Jeudi	15 709,0	E	378,5	D	678,0	C	1 150,5	C	17 916,0	B
Vendredi	16 477,8	E	394,2	D	758,9	D	1 404,1	D	19 035,0	B
Samedi	15 220,1	C	119,0	E	221,8	E		F	15 787,8	B
Total	106 113,7	E	2 222,6	D	4 498,0	C	6 844,3	C	119 678,5	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule 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		F		F		F		F		F
20 à 24 ans	3 482,4	E		F		F		F	3 673,6	E
25 à 34 ans	9 251,3	C	238,1	E	1 276,7	D	53,1	E	10 819,2	B
35 à 44 ans	14 883,0	B	282,6	D	902,8	E	166,3	C	16 234,7	B
45 à 54 ans	15 508,2	B	658,3	E	940,8	E	157,3	D	17 264,6	B
55 à 64 ans	12 620,0	B		F	865,8	E	104,8	D	13 904,8	B
65 ans et plus	10 393,1	E		F		F		F	10 491,8	E
Total	67 361,7	A	1 636,2	C	4 154,0	B	499,1	B	73 651,0	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		F		F		F		F		F
20 à 24 ans		F		F		F		F	5 279,0	E
25 à 34 ans	15 706,5	C	298,7	E	1 366,5	E	473,7	E	17 845,4	C
35 à 44 ans	24 032,4	E	408,5	D	1 062,4	E	2 254,0	D	27 757,3	C
45 à 54 ans	24 807,4	E	933,9	E	990,5	E	2 550,7	E	29 282,5	B
55 à 64 ans	18 842,3	C		F	883,9	E	1 227,7	E	21 320,3	B
65 ans et plus	15 983,7	E		F		F		F	16 412,7	E
Total	106 113,7	E	2 222,6	D	4 498,0	C	6 844,3	C	119 678,5	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de
véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule 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	43 866,5	B	1 632,0	D	4 049,0	C	354,8	C	49 902,3	B
Femme	23 495,2	B		F		F	144,3	C	23 748,7	B
Total	67 361,7	A	1 636,2	C	4 154,0	B	499,1	B	73 651,0	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	72 413,6	E	2 213,6	D	4 393,0	C	4 408,6	D	83 428,9	B
Femme	33 700,0	B		F		F	2 435,7	D	36 249,7	B
Total	106 113,7	E	2 222,6	D	4 498,0	C	6 844,3	C	119 678,5	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule 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	2 417,0	D		F	584,6	D		F	3 098,3	C
06h00 à 11h59	21 204,9	B	672,6	C	1 417,8	C	222,9	B	23 518,2	B
12h00 à 17h59	30 682,5	B	722,6	C	1 425,1	C	209,4	B	33 039,6	B
18h00 à 23h59	13 057,3	B	149,2	E	726,5	C	57,4	D	13 990,4	B
Total	67 361,7	A	1 636,2	C	4 154,0	B	499,1	B	73 651,0	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	3 228,4	E		F	597,8	D		F	4 054,2	E
06h00 à 11h59	30 626,1	E	900,6	D	1 550,1	C	3 251,2	C	36 328,1	B
12h00 à 17h59	49 811,4	E	1 034,6	C	1 553,0	C	2 895,7	C	55 294,6	B
18h00 à 23h59	22 447,8	E	188,6	E	797,1	C	559,8	E	23 993,3	E
Total	106 113,7	E	2 222,6	D	4 498,0	C	6 844,3	C	119 678,5	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule 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		F	199,7	E	...		326,1 E
Déclaré - non	67 287,1	B	1 584,4	D	3 954,3	C	499,1	B	73 324,9 A
Total	67 361,7	A	1 636,2	C	4 154,0	B	499,1	B	73 651,0 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.

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	F	204,4	E	...	337,8	E			
Déclaré - non	106 039,0	E	2 163,8	D	4 293,6	C	6 844,3	C	119 340,7	B
Total	106 113,7	E	2 222,6	D	4 498,0	C	6 844,3	C	119 678,5	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de
véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule 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	18 940,8	B	166,2	E	543,3	D	50,2	E	19 700,7	B
Les jours de la semaine	48 420,9	A	1 470,0	C	3 610,6	B	448,9	B	53 950,4	A
Total	67 361,7	A	1 636,2	C	4 154,0	B	499,1	B	73 651,0	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	32 563,8	B	211,2	E	602,2	E		F	34 035,1	B
Les jours de la semaine	73 549,9	E	2 011,4	D	3 895,8	C	6 186,3	B	85 643,4	B
Total	106 113,7	E	2 222,6	D	4 498,0	C	6 844,3	C	119 678,5	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule 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	37 340,3	B	783,6	D	2 431,0	C	146,7	D	40 701,6	B
Autres routes	30 021,4	A	852,6	C	1 723,0	C	352,4	B	32 949,4	A
Total	67 361,7	A	1 636,2	C	4 154,0	B	499,1	B	73 651,0	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	60 118,8	E	1 071,9	E	2 569,4	C	2 796,3	D	66 556,4	B
Autres routes	45 994,9	A	1 150,7	C	1 928,6	C	4 047,9	C	53 122,1	A
Total	106 113,7	E	2 222,6	D	4 498,0	C	6 844,3	C	119 678,5	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Estimations pour	
	Véhicules jusqu'à 4,5 t	
Âge des passagers		
Moins de 5 ans	4 171,5	D
5 - 14 ans	6 425,0	E
15 ans et plus	95 517,1	E
Total	106 113,7	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 des			
	passagers-km ('000 000)		véhicules-km ('000 000)	
Raison du déplacement				
Transport urbain		.	147,6	E
Interurbain régulier		F		F
École	4 739,4	C	240,6	B
Nolisé	1 734,0	E	75,3	E
Autre	80,1	E	11,9	E
Total	6 844,3	C	499,1	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

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

	Vehicle group					
	Voiture et familiale de type "station-wagon"		Autre jusqu'à 4,5 t		Total	
Raison du déplacement						
Pour se rendre à la maison	12 171,3	B	6 325,2	E	18 496,5	B
Pour se rendre au travail ou à l'école	7 887,7	C	4 537,4	C	12 425,1	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	8 330,2	B	4 626,0	B	12 956,2	B
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	5 245,8	C	4 410,7	E	9 656,5	E
Pour se rendre quelque part	4 290,3	C	3 143,6	E	7 433,9	C
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F		F		F
(Travail) appel de service		F		F	889,7	E
(Travail) autre type de travail		F		F	4 175,1	E
Total	40 043,1	A	27 318,6	B	67 361,7	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	17 758,3	B	10 764,4	E	28 522,7	B
Pour se rendre au travail ou à l'école	9 863,8	C	5 921,4	C	15 785,2	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	13 828,8	C	8 065,7	C	21 894,5	B
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	9 287,4	C	9 309,5	E	18 596,9	E
Pour se rendre quelque part	7 478,7	C	6 444,2	E	13 922,9	E
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F		F		F
(Travail) appel de service		F		F		F
(Travail) autre type de travail		F		F	4 914,9	E
Total	60 739,8	B	45 373,8	E	106 113,7	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	190,3	E		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	997,8	E	457,8	E
	Vide		F		F
	Autre type de travail	63,0	E		F
	Non liée au travail	244,8	E		F
	Total	1 603,5	C	605,1	D
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	2 916,8	C
	Vide		F	459,0	D
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	3 548,8	B
Total	Appel de service	208,5	E	86,8	E
	Transport de marchandises ou d'équipement	1 005,5	E	3 374,6	C
	Vide		F	512,0	D
	Autre type de travail	63,1	E		F
	Non liée au travail	251,4	E	139,9	E
	Total	1 636,2	C	4 154,0	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	276,3	E		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	1 306,5	E	475,0	E
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	344,2	E		F
	Total	2 187,4	D	631,7	E
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	3 063,0	C
	Vide		F	521,9	E
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	3 866,3	C
Total	Appel de service	294,8	E		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	1 314,3	E	3 538,0	C
	Vide		F	575,4	E
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	353,0	D	202,9	E
	Total	2 222,6	D	4 498,0	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 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	759,4	E		F	55,7	E		F	826,2	D
	06h00 à 11h59	5 522,6	B	59,8	E	165,0	E	13,0	E	5 760,4	B
	12h00 à 17h59	8 809,9	B	80,1	D	205,4	E	22,6	E	9 117,9	B
	18h00 à 23h59	3 848,9	B		F	117,3	E	13,7	E	3 995,8	B
	Total	18 940,8	B	166,2	E	543,3	D	50,2	E	19 700,7	B
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	1 657,5	D		F	528,9	D		F	2 272,2	C
	06h00 à 11h59	15 682,3	B	612,9	C	1 252,7	B	210,0	B	17 757,8	B
	12h00 à 17h59	21 872,7	B	642,5	C	1 219,8	B	186,8	B	23 921,8	A
	18h00 à 23h59	9 208,4	B	133,4	E	609,2	C	43,6	D	9 994,6	B
	Total	48 420,9	A	1 470,0	C	3 610,6	B	448,9	B	53 950,4	A
Total	00h00 à 05h59	2 417,0	D		F	584,6	D		F	3 098,3	C
	06h00 à 11h59	21 204,9	B	672,6	C	1 417,8	C	222,9	B	23 518,2	B
	12h00 à 17h59	30 682,5	B	722,6	C	1 425,1	C	209,4	B	33 039,6	B
	18h00 à 23h59	13 057,3	B	149,2	E	726,5	C	57,4	D	13 990,4	B
	Total	67 361,7	A	1 636,2	C	4 154,0	B	499,1	B	73 651,0	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	
Type de jour	Heure du jour								
Fin de semaine et les jours fériés	00h00 à 05h59		F		F		F		F
	06h00 à 11h59	8 659,5	E	76,1	E	195,6	E		F
	12h00 à 17h59	15 697,9	B	107,4	E	225,4	E		F
	18h00 à 23h59	7 032,3	E		F	124,7	E		F
	Total	32 563,8	B	211,2	E	602,2	E		F
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	2 054,3	E		F	541,3	D		F
	06h00 à 11h59	21 966,6	B	824,5	D	1 354,6	C	3 050,7	C
	12h00 à 17h59	34 113,4	E	927,2	D	1 327,6	C	2 574,9	C
	18h00 à 23h59	15 415,5	E	171,4	E	672,4	D	426,5	E
	Total	73 549,9	E	2 011,4	D	3 895,8	C	6 186,3	B
Total	00h00 à 05h59	3 228,4	E		F	597,8	D		F
	06h00 à 11h59	30 626,1	E	900,6	D	1 550,1	C	3 251,2	C
	12h00 à 17h59	49 811,4	E	1 034,6	C	1 553,0	C	2 895,7	C
	18h00 à 23h59	22 447,8	E	188,6	E	797,1	C	559,8	E
	Total	106 113,7	E	2 222,6	D	4 498,0	C	6 844,3	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 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	2 461,5	E		F		F		F	2 690,9	E
	Femme		F		F		F		F		F
	Total	4 706,1	E		F		F		F	4 935,9	E
25 - 55 ans	Homme	25 474,3	E	1 175,5	D	3 015,3	C	252,0	C	29 917,2	B
	Femme	14 168,1	B		F		F	124,7	C	14 401,3	B
	Total	39 642,5	B	1 179,0	D	3 120,3	C	376,7	B	44 318,5	B
55 ans et plus	Homme	15 930,7	B		F	891,4	E	102,8	E	17 294,1	B
	Femme	7 082,5	C		F		F		F	7 102,5	C
	Total	23 013,1	B		F	891,4	E	122,1	D	24 396,6	B
Total	Homme	43 866,5	B	1 632,0	D	4 049,0	C	354,8	C	49 902,3	B
	Femme	23 495,2	B		F		F	144,3	C	23 748,7	B
	Total	67 361,7	A	1 636,2	C	4 154,0	B	499,1	B	73 651,0	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	3 455,8	E		F		F		F	3 774,2	E
	Femme		F		F		F		F		F
	Total	6 741,3	E		F		F		F	7 060,4	E
25 - 55 ans	Homme	43 769,1	E	1 634,3	D	3 314,4	C	3 158,2	D	51 876,0	E
	Femme	20 777,2	B		F		F	2 120,3	E	23 009,2	B
	Total	64 546,3	E	1 641,0	D	3 419,4	C	5 278,4	C	74 885,2	B
55 ans et plus	Homme	25 188,7	C	430,0	E	909,6	E	1 250,4	E	27 778,7	B
	Femme	9 637,3	C		F		F		F	9 954,2	C
	Total	34 826,0	B	432,3	E	909,6	E	1 565,2	E	37 733,0	B
Total	Homme	72 413,6	E	2 213,6	D	4 393,0	C	4 408,6	D	83 428,9	B
	Femme	33 700,0	B		F		F	2 435,7	D	36 249,7	B
	Total	106 113,7	E	2 222,6	D	4 498,0	C	6 844,3	C	119 678,5	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du

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	7 733,5	B		F		F	13,7	E	7 844,7	B
Diesel		F	299,7	C	1 754,9	C	171,9	C	2 492,1	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.

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.