



N° 53F0004XIF au catalogue

Enquête sur les véhicules au Canada

Troisième trimestre 2004



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 services de dépôt	1 800 700-1033
Télécopieur pour le Programme des services de dépôt	1 800 889-9734
Renseignements par courriel	infostats@statcan.ca
Site Web	www.statcan.ca

Renseignements pour accéder au produit

Le produit n° 53F0004XIF au catalogue est disponible gratuitement. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.ca et de choisir la rubrique Nos produits et services.

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. Les normes de service sont aussi publiées dans le site www.statcan.ca sous À propos de Statistique Canada > Offrir des services aux Canadiens.



Statistique Canada

Division des transports

Enquête sur les véhicules au Canada

Troisième trimestre 2004

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2005

Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication peut être reproduit, en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux, et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire quelque contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, ou de le transmettre sous quelque forme et par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Août 2005

N° 53F0004XIF au catalogue

Périodicité: trimestrielle

ISSN : 1496-3744

Ottawa

This publication is available in English (Catalogue no. 53F0004XIE)

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises, les administrations canadiennes et les autres organismes. 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) là 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, Jennifer Taylor, Sébastien Landry, Martin Beaulieu

La Division des opérations et de l'intégration
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 et Ressources naturelles 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 Estimation	12
4.1.4 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	17
5.4.3 Coefficient de variation	17
5.4.4 Indicateur de qualité	17
5.5 Notes aux fins de comparaisons chronologiques	18
6. Glossaire	20

Liste des tableaux

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 14,9 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. Estimations du nombre de véhicules faisant partie du champ de l'enquête selon le type de véhicule et la juridiction	25
6. Estimations du total au Canada du nombre de véhicules faisant partie du champ de l'enquête selon le type de véhicule et l'année du véhicule	26
7. Estimations du total au Canada du nombre de véhicules faisant partie du champ de l'enquête selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule	27
8. Estimations du total au Canada du nombre de véhicules faisant partie du champ de l'enquête selon le type de véhicule et le type de carburant	28
9. Estimations du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et la juridiction	29
10. Estimations du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et la juridiction	30
11. Estimations du total au Canada du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et l'année du véhicule	31
12. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et l'année du véhicule	32
13. Estimations du total au Canada du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule	33
14. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule	34
15. Estimations du total au Canada du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le type de carburant	35
16. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le type de carburant	36
17. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le jour de la semaine	37
18. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le jour de la semaine	38
19. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le groupe d'âge du conducteur	39
20. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le groupe d'âge du conducteur	40
21. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le sexe du conducteur	41
22. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le sexe du conducteur	42
23. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et l'heure du jour	43
24. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et l'heure du jour	44
25. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le transport de marchandises dangereuses	45
26. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le transport de marchandises dangereuses	46
27. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le type de jour	47
28. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le type de jour	48
29. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule et le type de route	49
30. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule et le type de route	50
31. Estimations pour l'ensemble des provinces pour les véhicules jusqu'à 4,5 t : passagers-km selon le groupe d'âge des passagers	51
32. Estimations pour l'ensemble des provinces pour les véhicules jusqu'à 4,5 t : véhicules-km et passagers-km selon que le déplacement fasse partie du travail du conducteur	52
33. Estimations pour l'ensemble des provinces pour les véhicules jusqu'à 4,5 t : véhicules-km selon l'origine et la destination du déplacement	53
34. Estimations pour l'ensemble des provinces pour les véhicules jusqu'à 4,5 t : passagers-km selon l'origine et la destination du déplacement	54
35. 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	55
36. 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	56
37. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule, le type de jour et l'heure du jour	57
38. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km selon le type de véhicule, le type de jour et l'heure du jour	58
39. 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	59
40. 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	60
41. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules-km selon le type de véhicule, le type de carburant et le type de carrosserie du véhicule	61
42. Estimations pour l'ensemble des provinces du carburant consommé selon le type de véhicule, le type de carburant et le type de carrosserie du véhicule	62
43. Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de véhicules faisant partie du champ de l'enquête selon le type de véhicule et le type d'activité	63
44. Estimations pour l'ensemble des provinces pour les camions de 4,5 t à 14,9 t : véhicules-km et passagers-km selon le type d'activité	64
45. Estimations pour l'ensemble des provinces pour les camions de 15 t et plus : véhicules-km et passagers-km selon le type d'activité	65
46. Estimations pour l'ensemble des provinces pour les camions de 4,5 t à 14,9 t : véhicules-km et passagers-km selon le type de déplacement	66
47. Estimations pour l'ensemble des provinces pour les camions de 15 t et plus : véhicules-km et passagers-km selon le type de déplacement	67

Faits saillants

- Pendant ce trimestre, plus que 18,5 millions de véhicules étaient classés dans le champ de l'Enquête sur les véhicules au Canada.
- D'après les estimations, ces véhicules ont parcouru 82,5 milliards de kilomètres entre le 1er juillet et le 30 septembre 2004.
- Pendant ce trimestre, les véhicules de poids brut de moins de 4 500 kg ont parcouru en moyenne 4 150 kilomètres tandis que les plus gros camions (les camions de poids brut de 15 000 kg ou plus) ont parcouru en moyenne 19 600 kilomètres.

1. Introduction

Les véhicules routiers dominent le transport de passagers et de marchandises. Cependant, avant la création de l'Enquête sur les véhicules au Canada (EVC), aucune mesure du total de véhicules-kilomètres ou de passagers-kilomètres n'était disponible. L'EVC fut élaborée, à la demande de Transports Canada, afin de combler cette lacune statistique. L'enquête produit des estimations trimestrielles et annuelles des véhicules-kilomètres parcourus, réparties par type de véhicule et caractéristique, comme l'âge et le sexe du conducteur, la période de la journée et la saison. Les résultats représentent la principale source de renseignements sur l'utilisation des véhicules sur route pour les chercheurs et les membres du public intéressés par ces questions.

Avant 2004, Transports Canada était le commanditaire de l'enquête. Depuis 2004, Transports Canada et Ressources Naturelles Canada en sont les co-commanditaires. Ils ont 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.

Ce document présente les concepts et les méthodes utilisées et traite de la qualité des données. Toutes les informations présentées dans ce document réfèrent au troisième trimestre de 2004.

2. Vue d'ensemble de l'enquête

L'EVC est une enquête à participation volontaire, fondée sur les véhicules, qui donne des estimations trimestrielles et 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 consiste en une interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO) auprès 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 spécifique à son type de véhicule. 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 recueillir certains renseignements normalement obtenus lors de l'ITAO.

La composante territoriale de l'enquête comprend deux questionnaires courts. Le premier est posté aux répondants au début du trimestre. Cet premier questionnaire demande aux répondants de prendre une lecture de l'odomètre au début du premier jour du trimestre. À tous ceux qui retournent le premier questionnaire, on envoie un second questionnaire court 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.

Les utilisateurs qui désirent 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 faisant partie du champ* de l'EVC comprennent tous les véhicules motorisés, à l'exclusion des autobus (les autobus faisaient partie de l'enquête avant 2004), 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 composés des véhicules faisant partie du 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 (le conducteur est considéré comme un des passagers). Par exemple, s'il y a trois passagers (incluant le conducteur) dans le véhicule et qu'il parcourt une distance de 10 km, le nombre de passagers-kilomètres sera de 30. Les véhicules légers (voir la définition de *type de véhicules* à la section 3.3) déclarent le nombre de passagers à chaque déplacement (voir la définition de *déplacement* à la section 3.4). Pour les véhicules lourds dont le poids brut est de 4,5 tonnes ou plus (voir la définition de *type de véhicule* à la section 3.3) 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).

Le *carburant consommé* est la quantité de carburant utilisé pour faire fonctionner les véhicules. Cette variable est dérivée pour chaque véhicule en utilisant les achats de carburant déclarés et la distance parcourue.

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 faisant partie du 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 faisant partie du 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 selon la masse créée pour l'EVC en fonction des renseignements contenus dans les fichiers d'immatriculation des véhicules. Il y a trois types de véhicules: les *véhicules légers* dont le poids brut est inférieur à 4,5 tonnes, les *véhicules lourds* dont le poids brut est plus grand ou égal à 4,5 tonnes mais inférieur à 15 tonnes, et les *véhicules lourds* dont le poids brut est de 15 tonnes ou plus.

Le *type 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 et autre. Les réponses manquantes ou inhabituelles sont vérifiées dans les fichiers d'immatriculation lorsque possible.

Le *type 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 :

Un nouveau déplacement est déclaré pour les véhicules légers, si l'un ou l'autre des événements ci-après s'est produit :

- le conducteur monte à bord du véhicule
- un passager monte ou descend du véhicule

Un nouveau déplacement est déclaré pour les véhicules lourds de 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 du déplacement 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.
- L'origine et la destination pour les véhicules légers
- La raison du déplacement pour les véhicules lourds, 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.
- Si des marchandises dangereuses sont transportées par des véhicules lourds (selon la définition de la loi sur le transport des marchandises dangereuses).
- 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, 15-19, 20-34, 35-54, 55-64, 65-74, 75-84 et 85 ans et plus) des passagers et nombre de passagers dans chaque groupe, afin de calculer le nombre de passagers-kilomètres. L'information sur l'âge des passagers est recueillie seulement dans le cas des véhicules légers. Voir 3.2. Dans le cas des véhicules lourds seulement le nombre de passagers est recueilli.
- Configuration du camion pour les véhicules (camions) d'une masse de 4,5 tonnes ou plus.
- Coût total, coût à l'unité et quantité de carburant acheté.

4. Méthodes

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

4.1 Plan de sondage

4.1.1 Population observée

La population observée a été tirée des listes d'immatriculation des véhicules des 13 secteurs de compétence (les gouvernements des dix provinces et trois territoires), qui ont été communiquées à Statistique Canada trois mois avant le début de la période de référence. Par conséquent, un échantillon est tiré parmi les véhicules motorisés ayant une immatriculation valide dans l'une ou l'autre des provinces ou l'un ou l'autre des territoires sur les listes disponibles en avril 2004. Les autobus, les motocyclettes, les véhicules hors route (p. ex., motoneiges, motodunes, amphibies) et le matériel spécial (p. ex., grues, balayeuses mécaniques, chasse-neige et rétrocaveuses) sont exclus des listes d'immatriculation. Cette population diffère de la population d'intérêt, les véhicules immatriculés après avril 2004 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 (autobus, 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 treize listes fournies à Statistique Canada en avril 2004 pour l'EVC. L'ensemble des listes préparées de véhicules et l'ensemble des jours dans le troisième trimestre de 2004 constituent la population observée.

4.1.2 Plan d'échantillonnage

L'EVC utilise un plan d'échantillonnage à deux degrés. Au premier degré, un échantillon de véhicules est sélectionné, alors qu'au deuxième, un échantillon de jours consécutifs à l'intérieur du trimestre est choisi.

Tous les véhicules faisant partie de la population observée sont stratifiés (regroupés) en 78 strates. En premier lieu, les véhicules sont stratifiés en trois types de véhicules (véhicules légers, et deux groupes de véhicules lourds, 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. Les véhicules sont triés en utilisant les trois premiers caractères du code postal de l'adresse du propriétaire du véhicule, à l'intérieur de chaque strate. Ensuite un échantillon est tiré de façon systématique de sorte que toutes les régions de la strate sont représentées. 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).

Au deuxième degré, on attribue de façon aléatoire, à chaque véhicule choisi dans l'échantillon de premier degré, une date de début de déclaration des déplacements. 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 section 2.).

4.1.3 Estimation

Puisque l'échantillon est choisi en deux degrés, le poids d'échantillonnage (voir la définition à la section 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 parmi 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.

4.1.4 Taille de l'échantillon

Pour les dix provinces, on a tiré un total de 5 375 véhicules sur les 18 246 708 figurant dans la population observée. Pour les trois territoires, 2 515 véhicules sur 47 969 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, type de carburant utilisé, distance parcourue la semaine précédente, certains renseignements sur l'utilisation prévue du véhicule pour les six semaines suivantes, une lecture actuelle de l'odomètre, quelques questions sur la maintenance du véhicule et quelques questions sur les caractéristiques du ménage. Le répondant est ensuite invité à remplir un carnet de bord. 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 type de carnet dépend du type de véhicule. Il y a deux types de carnets : un carnet pour les véhicules légers et un carnet pour les deux types de véhicules lourds.

On demande aux répondants qui reçoivent le carnet pour les véhicules légers de déclarer 20 déplacements consécutifs, faits avec le véhicule sélectionné, en commençant à la date de début de déclaration des déplacements qui lui a été assignée. Par ailleurs, on demande aux répondants qui reçoivent le carnet pour les véhicules lourds de déclarer tous les déplacements effectués avec le véhicule pendant une période de sept jours.

Les données recueillies comprennent les informations suivantes pour chaque déplacement :

- Dates et heures de début et de fin du déplacement
- Lectures d'odomètre au début et à la fin du déplacement
- Origine et destination (véhicules légers) ou but du déplacement (véhicules lourds)
- Nombre et groupes d'âge des passagers (véhicules légers) ou nombre de passagers au début et à la fin du déplacement (véhicules lourds)
- Sexe et groupe d'âge du conducteur
- Achats de carburant
- Distance parcourue sur des routes avec limite de vitesse affichée 80 km/h ou plus
- Configuration du camion (véhicules lourds)
- Transport de marchandises dangereuses (véhicules lourds)

Depuis 2004, on demande aux répondants de continuer de déclarer les achats de carburant, jusqu'à ce qu'ils aient déclaré deux pleins ou cinq achats, ou jusqu'à ce que la période de déclaration de 28 jours soit terminée.

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 leur carnet. (Des dispositions spéciales permettent d'alléger le fardeau de réponse de certaines compagnies ayant des grandes flottes de véhicules qui ont plusieurs véhicules dans l'échantillon. Il n'y a aucune procédure de suivi pour ces compagnies.)

Collecte pour les territoires

On envoie des questionnaires courts 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. Des renseignements sur le statut du véhicule (possède toujours le véhicule, véhicule vendu, mis hors service), le type de carrosserie (voiture, VUS, camionnette etc.) et le type de carburant utilisé.

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.

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, certaines corrections sont apportées afin de faire en sorte que les estimations correspondent le plus possible à cette population d'intérêt. 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 puisque dans l'intervalle qui suit la sélection de l'échantillon, des ensembles de listes de véhicules préparées pour le début et la fin du trimestre de référence ont été obtenus. 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 et par type de véhicule;
- nombre de véhicules-kilomètres par province et territoire et par type de véhicule;
- nombre de passagers-kilomètres par province et par type de véhicule;
- carburant consommé par type de véhicule et par type de carburant;
- tableaux croisés du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour un certain nombre de variables (décrites dans Concepts et définitions), comme le type de carrosserie, les caractéristiques des conducteurs, la période de la journée, le jour de la semaine, etc.

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.

Les 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, des suivis en cas de non-réponse peuvent être effectués 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 peuvent être 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 peuvent alors 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 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'un champ est mal codé 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. Par exemple, une lecture d'odomètre de 53 467 pourrait être entrée 54 367.

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 période 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. 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.

Taux de réponse des véhicules par province et type de véhicule

Provinces	T.-N.-L.	Î.-P.-É.	N.-É.	N.-B.	Qc	Ont.	Man.	Sask.	Alb.	C.-B.
Véhicules légers	58 %	69 %	61 %	56 %	67 %	63 %	68 %	60 %	59 %	56 %
Véhicules lourds 4,5 t – 14,9 t	42 %	61 %	60 %	49 %	62 %	60 %	67 %	59 %	61 %	64 %
Véhicules lourds 15 t ou plus	54 %	61 %	67 %	67 %	71 %	62 %	64 %	59 %	45 %	70 %

Taux de réponse des véhicules par territoire et type de véhicule

Territoires	Yn	T.N.-O.	Nt
Véhicules légers		24 %	13 %
Véhicules lourds 4,5t – 14,9 t		20 %	15 %
Véhicules lourds 15 t ou plus		18 %	16 %

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

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.

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.

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 à la fois de la variabilité due à l'échantillonnage et de la variabilité due à la non-réponse et à l'imputation.

5.4.4 Indicateur de qualité

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 est fonction du CV qui tient compte à la fois de la variabilité due à l'échantillonnage et de la variabilité due à la non-réponse et à l'imputation.

Indicateur de la qualité	C.V. équivalent	Explication de la qualité de l'estimation
A	Moins de 5 %	Excellente
B	5 % à 9,9 %	Très bonne
C	10 % à 14,9 %	Bonne
D	15 % à 19,9 %	Acceptable
E	20 % à 34,9 %	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 premier trimestre de 2004, les changements suivants ont été apportés et peuvent affecter la comparabilité avec les trimestres précédents :

- Les autobus sont exclus de l'enquête
- Au lieu de produire des estimations de la quantité de carburant acheté, l'enquête produit maintenant des estimations de la quantité de carburant consommé.
- Le carnet de bord pour les véhicules légers est maintenant basé sur 20 déplacements au lieu de tous les déplacements sur une période de 7 jours. Selon l'utilisation du véhicule, certains répondants vont déclarer plus de 7 jours de déplacements, d'autres moins de 7 jours.
- La définition de déplacement pour les véhicules légers a été changée de sorte qu'un nouveau déplacement est maintenant déclaré chaque fois que le conducteur monte à bord du véhicule ou qu'un passager monte ou descend du véhicule. Ce changement implique que ce qui était déclaré comme un seul déplacement auparavant peut maintenant être déclaré comme deux, trois ou même plus de déplacements s'il y a un changement de conducteur et/ou si plusieurs passagers montent ou descendent à différents endroits. Cette nouvelle définition produira des estimations de passagers-kilomètres plus précises pour les véhicules légers.

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 : 27, 28, 33, 35) 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 questionnaires courts 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 un questionnaire à la fin du trimestre en demandant aux propriétaires des autobus et des camions de se baser sur les rapports d'entretien pour fournir les lectures de l'odomètre au début du trimestre.

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

- Les changements qui affectent la comparabilité avec les données de 1999 sont :
 - Les choix dans les raisons du déplacement ont été modifiés pour tous les types de véhicules. Les raisons sont maintenant basées sur la destination du déplacement. Les résultats pour cette variable en 2000 ne peuvent ainsi être comparés à ceux de 1999.
 - Les passagers-kilomètres n'ont pas été recueillis pour les camions pour l'année 2000.
- D'autres changements qui peuvent aussi affecter la comparabilité avec les données de 1999 sont :
 - Un nouveau carnet s'adressant à tous les camions a été développé pour l'enquête 2000. En 1999, les camions de 4,5 tonnes à 15 tonnes avaient un carnet différent de celui destiné aux camions de 15 tonnes et plus.
 - En ce qui concerne les camions, la question portant sur le carburant acheté était cette fois-ci demandée 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, 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'un 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 14,9 t	Camions de 15 t et plus	Total
Juridiction				
Terre-Neuve et Labrador	250 308	4 015	3 097	257 420
Île-du-Prince-Édouard	76 048	1 746	2 810	80 604
Nouvelle-Écosse	533 013	9 454	8 249	550 716
Nouveau-Brunswick	447 457	8 027	4 771	460 255
Québec	4 286 040	61 634	39 080	4 386 754
Ontario	6 730 264	88 158	112 201	6 930 623
Manitoba	627 598	10 439	15 315	653 352
Saskatchewan	655 046	43 810	26 404	725 260
Alberta	2 168 082	100 493	70 833	2 339 408
Colombie-Britannique	2 286 299	80 076	14 579	2 380 954
Territoire du Yukon	24 718	1 598	1 214	27 530
Territoires du Nord-Ouest	20 316	618	860	21 794
Nunavut	3 002	230	144	3 376
Total - Canada	18 108 191	410 298	299 557	18 818 046

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 1987	6 897	4 155	24 402	19 629	146 375	281 179	56 610	104 851	233 492	258 165	4 107	1 997	216	1 142 075
1987	2 330	1 345	6 682	6 237	54 651	76 623	13 007	16 418	43 224	63 028	806	349	51	284 751
1988	4 797	2 159	10 623	10 351	90 568	134 438	17 563	21 599	62 019	80 491	1 068	571	102	436 349
1989	5 837	2 640	13 001	12 476	109 034	165 900	19 811	23 229	72 315	94 931	1 143	618	86	521 021
1990	6 492	3 224	16 101	15 005	140 088	213 382	24 216	26 008	84 029	111 412	1 186	703	94	641 940
1991	8 290	3 398	18 290	17 571	169 771	235 350	27 413	28 325	90 809	113 584	1 140	726	123	714 790
1992	10 452	4 418	23 381	22 568	215 323	298 828	30 794	30 023	92 971	119 457	1 102	706	140	850 163
1993	12 996	4 669	25 412	22 382	210 980	304 289	29 086	28 375	88 429	112 425	1 084	648	160	840 935
1994	14 680	4 984	28 450	24 668	212 659	333 171	29 855	31 046	94 825	109 439	1 105	806	168	885 856
1995	14 501	5 354	30 495	26 357	231 229	368 666	33 250	33 328	101 879	113 786	1 163	797	175	960 980
1996	11 409	4 506	26 488	22 229	189 426	321 022	29 765	27 964	87 418	91 570	900	670	134	813 501
1997	15 582	5 479	33 785	27 489	239 133	417 101	39 537	37 318	119 589	119 048	1 247	1 011	187	1 056 506
1998	18 002	5 627	37 519	30 844	263 281	464 354	41 553	38 102	134 581	119 198	1 139	1 111	190	1 155 501
1999	17 849	5 148	35 545	28 818	260 638	449 553	36 432	31 602	115 406	107 482	1 033	1 159	197	1 090 862
2000	20 936	5 867	42 103	35 110	320 501	551 499	41 384	36 842	131 865	125 540	1 053	1 429	216	1 314 345
2001	20 342	3 524	33 991	28 564	310 046	490 257	36 661	34 447	135 633	122 235	1 208	1 606	233	1 218 747
2002	23 720	3 848	42 736	34 671	385 826	573 128	44 083	39 271	163 178	149 267	1 363	1 833	247	1 463 171
2003	24 499	3 509	43 138	35 581	416 009	599 232	46 190	40 827	176 099	152 762	1 716	2 303	204	1 542 069
2004	10 279	1 969	35 822	24 560	295 805	409 332	28 190	24 339	129 333	111 708	1 067	1 189	74	1 073 667
2005	394	223	5 049	2 344	23 910	42 959	2 198	1 135	10 989	10 772	91	84	4	100 152
Inconnue	21	0	0	5	786	0	0	0	0	0	0	0	0	812
TOTAL	250 305	76 046	533 013	447 459	4 286 039	6 730 263	627 598	655 049	2 168 083	2 286 300	24 721	20 316	3 001	18 108 193

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

Année du véhicule	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	
Antérieur à 1987	832	878	2 235	1 144	12 153	7 023	2 996	33 273	35 953	13 919	533	135	43	111 117
1987	129	74	327	171	2 644	1 871	323	498	1 960	1 544	38	16	13	9 608
1988	196	90	383	218	3 431	2 569	357	490	2 645	2 376	56	23	14	12 848
1989	171	96	382	208	2 849	2 639	344	430	2 724	2 645	64	19	9	12 580
1990	188	65	402	222	2 840	2 970	466	589	2 958	3 021	58	31	12	13 822
1991	184	52	286	231	1 883	2 141	419	518	2 245	2 383	41	17	7	10 407
1992	151	38	278	266	1 808	2 226	372	467	2 226	2 477	45	18	7	10 379
1993	142	48	310	306	2 073	2 832	418	533	2 284	2 924	32	14	14	11 930
1994	197	60	321	374	2 640	3 562	429	567	2 752	3 250	55	21	10	14 238
1995	256	65	554	433	3 405	4 734	564	732	3 460	3 703	31	36	26	17 999
1996	138	32	331	320	2 194	3 534	388	450	2 404	2 668	35	20	5	12 519
1997	195	43	420	400	2 288	4 872	489	667	3 946	3 536	56	29	13	16 954
1998	177	24	441	421	2 848	5 048	409	656	3 691	3 083	40	24	9	16 871
1999	227	52	584	575	3 902	7 662	511	612	4 629	3 981	67	41	13	22 856
2000	201	31	484	395	3 263	6 677	373	531	4 122	3 714	53	45	11	19 900
2001	168	24	388	455	2 548	6 713	413	772	6 003	4 447	63	30	6	22 030
2002	208	25	403	442	2 384	6 601	376	656	5 152	4 826	100	35	5	21 213
2003	167	28	476	754	2 999	7 784	418	800	6 223	8 164	122	35	10	27 980
2004	71	18	401	655	2 451	6 076	324	541	4 502	7 071	103	25	3	22 241
2005	9	0	48	34	649	625	52	27	614	345	1	4	1	2 409
Inconnue	6	0	0	0	381	0	0	0	0	0	0	0	0	387
TOTAL	4 013	1 743	9 454	8 024	61 633	88 159	10 441	43 809	100 493	80 077	1 593	618	231	410 288

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 1987	374	1 145	1 005	1 038	1 225	7 355	1 839	9 787	18 149	2 932	258	168	21	45 296
1987	102	213	283	343	525	2 785	371	956	1 403	434	18	12	4	7 449
1988	141	210	281	291	716	2 936	380	1 045	2 045	501	32	20	1	8 599
1989	152	158	313	253	600	3 123	350	865	1 864	495	28	25	2	8 228
1990	108	147	210	284	573	2 967	314	891	2 037	791	38	27	4	8 391
1991	100	88	132	141	351	1 845	204	601	1 520	454	20	25	6	5 487
1992	93	51	143	116	541	1 875	239	572	1 243	573	35	25	4	5 510
1993	83	64	223	191	801	2 703	451	879	1 787	565	30	20	3	7 800
1994	134	92	362	235	1 583	4 006	676	1 143	2 799	703	37	36	7	11 813
1995	219	147	500	293	2 442	6 854	805	1 519	3 563	766	52	51	10	17 221
1996	180	92	392	188	1 763	5 006	754	1 074	2 842	687	59	48	9	13 094
1997	154	39	343	155	1 863	5 346	707	1 044	3 392	748	53	43	6	13 893
1998	243	71	574	234	3 375	9 238	1 131	1 385	4 846	745	75	60	8	21 985
1999	221	80	669	248	3 936	11 043	1 215	1 038	3 855	691	73	58	20	23 147
2000	249	76	820	204	5 081	12 687	1 442	981	3 938	614	99	57	7	26 255
2001	121	38	420	128	3 149	7 907	905	791	3 764	632	88	52	6	18 001
2002	104	12	289	95	2 057	5 505	619	448	3 015	542	61	34	6	12 787
2003	144	34	499	139	3 683	7 879	1 133	550	3 268	646	66	37	13	18 091
2004	139	41	573	133	3 228	8 030	1 247	683	3 935	769	72	53	6	18 909
2005	34	11	218	64	1 559	3 110	531	150	1 569	291	19	6	0	7 562
Inconnue	2	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	30
TOTAL	3 097	2 809	8 249	4 773	39 079	112 200	15 313	26 402	70 834	14 579	1 213	857	143	299 548

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 faisant partie du 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Juridiction								
Terre-Neuve et Labrador	243 258	A	4 015	B	2 815	C	250 088	A
Île-du-Prince-Édouard	75 310	B	1 599	C	2 810	C	79 719	B
Nouvelle-Écosse	534 556	A	7 858	C	8 196	B	550 611	A
Nouveau-Brunswick	443 452	A	6 028	D	4 424	C	453 904	A
Québec	4 222 949	A	52 223	B	39 642	B	4 314 814	A
Ontario	6 656 729	A	72 788	B	110 565	B	6 840 082	A
Manitoba	618 100	A	10 674	B	14 912	B	643 685	A
Saskatchewan	639 859	A	33 018	D	25 869	B	698 745	A
Alberta	2 148 541	A	81 074	B	70 960	B	2 300 574	A
Colombie-Britannique	2 305 639	A	68 330	B	14 754	B	2 388 723	A
Territoire du Yukon	23 975	A	1 469	B	1 252	A	26 696	A
Territoires du Nord-Ouest	19 206	A	582	B	1 087	A	20 875	A
Nunavut	2 993	A	173	E	108	E	3 273	A
Total - Canada	17 934 565	A	339 830	A	297 394	A	18 571 790	A

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 faisant partie du 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Année du véhicule								
Postérieur à 2001	3 575 637	A	54 296	C	55 284	B	3 685 218	A
1999 - 2001	4 211 971	A	64 237	B	67 627	B	4 343 836	A
1995 - 1998	4 461 040	A	78 744	C	86 613	B	4 626 396	A
1991 - 1994	3 255 134	B	48 252	D	26 310	E	3 329 696	B
Antérieur à 1991	2 430 782	B	94 300	C	61 561	C	2 586 643	B
Total	17 934 565	A	339 830	A	297 394	A	18 571 790	A

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 faisant partie du 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de carrosserie du véhicule								
Voiture	10 072 809	A	...	...	...	...	10 072 809	A
Familiale de type "station-wagon"	280 198	E	...	...	...	...	280 198	E
Fourgonnette	2 975 772	B	19 250	E		F	2 995 051	B
Véhicule utilitaire sport	1 298 969	B	...	...	...	...	1 298 969	B
Camionnette de type "pick-up"	3 239 647	B	49 091	C	...	...	3 288 737	B
Camion porteur		F	250 596	B	125 087	B	410 559	B
Semi-remorque		F	13 328	E	171 331	B	185 500	B
Autobus		...	...	...	...	...	...	...
Autre		F		F		F		F
Total	17 934 565	A	339 830	A	297 394	A	18 571 790	A

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 faisant partie du 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de carburant								
Essence	17 414 081	A	98 812	C		F	17 514 970	A
Diesel	470 372	D	225 365	B	295 251	A	990 988	B
Autre		F	15 653	E	66	A		F
Total	17 934 565	A	339 830	A	297 394	A	18 571 790	A

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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Juridiction								
Terre-Neuve et Labrador	973,5	B	16,3	E		F	1 029,7	B
Île-du-Prince-Édouard	370,5	D		F		F	392,4	C
Nouvelle-Écosse	2 607,0	B	57,8	E	103,1	E	2 767,9	B
Nouveau-Brunswick	1 710,8	B	31,0	E	48,5	E	1 790,4	B
Québec	18 224,1	B	533,2	E	1 153,6	C	19 911,0	A
Ontario	27 868,8	B	383,9	D	2 244,5	C	30 497,3	B
Manitoba	1 940,8	B	42,8	E	450,5	D	2 434,1	B
Saskatchewan	2 785,7	B		F	302,7	E	3 238,3	B
Alberta	8 531,2	B	465,3	E	1 272,3	D	10 268,8	B
Colombie-Britannique	9 353,5	B	442,1	D	145,0	D	9 940,6	B
Territoire du Yukon	120,1	C	6,4	D	35,5	C	162,0	C
Territoires du Nord-Ouest	78,1	C	0,5	E	11,4	C	90,0	C
Nunavut	5,4	C		F		F	5,8	C
Total - Canada	74 569,4	A	2 133,5	C	5 825,4	B	82 528,3	A

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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Juridiction								
Terre-Neuve et Labrador	1 706,8	C		F		F	1 782,0	C
Île-du-Prince-Édouard	697,6	E		F		F	724,3	E
Nouvelle-Écosse	4 970,5	C	68,8	E	108,1	E	5 147,4	C
Nouveau-Brunswick	2 949,0	C		F	51,1	E	3 052,6	C
Québec	29 429,4	B		F	1 196,3	C	31 506,7	B
Ontario	48 423,1	C	426,0	E	2 371,4	C	51 220,6	C
Manitoba	3 328,5	E	47,2	E	490,3	D	3 866,1	D
Saskatchewan	4 559,4	C		F	312,9	E	5 033,7	C
Alberta	13 246,6	C	734,8	E	1 495,9	D	15 477,3	C
Colombie-Britannique	15 833,6	C	583,1	E	173,0	E	16 589,6	C
Total - provinces	125 144,7	B	2 991,1	C	6 264,8	B	134 400,5	A

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 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Année du véhicule								
Postérieur à 2001	18 753,0	B	454,8	D	1 535,5	C	20 743,4	B
1999 - 2001	18 510,7	B	434,5	D	1 817,1	C	20 762,2	B
1995 - 1998	18 506,9	B	523,6	E	1 793,8	C	20 824,4	B
1991 - 1994	11 848,3	B	304,5	E	379,5	E	12 532,3	B
Antérieur à 1991	6 950,4	C		F	299,6	E	7 666,0	B
Total	74 569,4	A	2 133,5	C	5 825,4	B	82 528,3	A

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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Année du véhicule								
Postérieur à 2001	34 757,0	C	595,4	E	1 648,0	C	37 000,3	C
1999 - 2001	30 092,8	B	565,4	D	1 938,6	C	32 596,8	B
1995 - 1998	31 048,8	C	719,2	E	1 925,2	D	33 693,3	C
1991 - 1994	18 761,0	C		F		F	19 592,7	C
Antérieur à 1991	10 485,1	D		F	316,7	E	11 517,4	C
Total	125 144,7	B	2 991,1	C	6 264,8	B	134 400,5	A

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 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de carrosserie du véhicule								
Voiture	39 948,6	A	...	...	...	...	39 948,6	A
Familiale de type "station-wagon"	1 435,6	E	...	...	...	...	1 435,6	E
Fourgonnette	11 522,5	B	F	F	F	F	11 608,4	B
Véhicule utilitaire sport	4 366,0	C	...	...	...	...	4 366,0	C
Camionnette de type "pick-up"	16 895,3	B	239,6	E	...	...	17 134,9	B
Camion porteur		F	1 706,9	C	1 322,4	C	3 194,6	B
Semi-remorque		F	F	F	4 502,3	B	4 579,5	B
Autobus		...	...	...	...	...		...
Autre		F	F	F	F	F		F
Total	74 569,4	A	2 133,5	C	5 825,4	B	82 528,3	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

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

	Type de véhicule							
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de carrosserie du véhicule								
Voiture	63 281,0	B	...	...	...	...	63 281,0	B
Familiale de type "station-wagon"	2 065,6	E	...	...	...	...	2 065,6	E
Fourgonnette	23 765,5	C	F	...	...	...	23 869,5	C
Véhicule utilitaire sport	7 978,0	D	...	...	...	...	7 978,0	D
Camionnette de type "pick-up"	27 180,9	D	264,0	E	...	...	27 444,9	C
Camion porteur		F	2 488,5	E	1 582,8	D	4 441,6	C
Semi-remorque		F	F	4 681,5	B	...	4 786,2	B
Autobus		...	...	...	...	...	...	...
Autre		F	F	F	F	F	F	F
Total	125 144,7	B	2 991,1	C	6 264,8	B	134 400,5	A

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 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de carburant								
Essence	72 226,7	A	442,7	E		F	72 690,1	A
Diesel	2 189,7	E	1 658,3	C	5 802,6	B	9 650,6	B
Autre		F		F		F		F
Total	74 569,4	A	2 133,5	C	5 825,4	B	82 528,3	A

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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de carburant								
Essence	121 592,0	B	576,2	E		F	122 191,0	B
Diesel	3 266,9	E	2 373,8	D	6 241,9	B	11 882,6	B
Autre		F		F		...		F
Total	125 144,7	B	2 991,1	C	6 264,8	B	134 400,5	A

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 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Jour de la semaine								
Dimanche	10 122,9	B	156,4	E	300,7	D	10 580,0	B
Lundi	10 295,3	B	383,2	C	873,6	B	11 552,1	B
Mardi	10 491,3	B	435,8	C	1 061,9	B	11 989,0	B
Mercredi	10 555,4	B	377,5	C	1 008,3	B	11 941,3	B
Jeudi	11 734,7	C	361,5	E	1 232,2	C	13 328,4	C
Vendredi	11 205,5	B	289,4	C	946,3	C	12 441,2	B
Samedi	9 960,7	B	122,4	E	355,4	D	10 438,6	B
Total	74 365,8	A	2 126,3	C	5 778,4	B	82 270,5	A

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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Jour de la semaine								
Dimanche	20 875,9	B	211,3	E	337,2	E	21 424,4	B
Lundi	15 289,9	B	556,7	D	911,4	B	16 758,0	B
Mardi	15 939,0	B	620,5	C	1 155,9	B	17 715,3	B
Mercredi	16 907,6	C	508,3	D	1 071,5	B	18 487,4	B
Jeudi	18 949,6	C	518,2	E	1 367,4	C	20 835,2	C
Vendredi	19 199,9	B	366,3	D	1 041,0	C	20 607,2	B
Samedi	17 982,8	B		F	380,3	D	18 573,0	B
Total	125 144,7	B	2 991,1	C	6 264,8	B	134 400,5	A

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 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Âge du conducteur								
Moins de 20 ans		F		F		F		F
20 à 24 ans	3 081,6	E		F		F	3 374,2	E
25 à 34 ans	8 392,4	E	342,8	E	1 022,0	D	9 757,3	D
35 à 44 ans	13 862,3	D	585,4	D	1 778,8	C	16 226,6	C
45 à 54 ans	22 836,7	C	494,1	E	1 680,4	C	25 011,3	C
55 à 64 ans	13 400,8	D		F	1 123,7	D	14 914,7	C
65 ans et plus	11 364,5	D		F	114,0	E	11 541,7	D
Total	74 365,8	B	2 126,3	C	5 778,4	B	82 270,5	B

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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Âge du conducteur								
Moins de 20 ans		F		F		F		F
20 à 24 ans	5 462,7	E		F		F	5 977,2	E
25 à 34 ans	12 681,1	E	391,6	E	1 136,3	D	14 209,0	D
35 à 44 ans	24 840,0	D	760,3	E	1 948,3	C	27 548,6	C
45 à 54 ans	37 720,5	D	637,7	E	1 818,2	C	40 176,5	C
55 à 64 ans	21 960,0	D		F	1 145,3	D	23 764,8	C
65 ans et plus	20 316,3	D		F		F	20 539,4	D
Total	125 144,7	B	2 991,1	D	6 264,8	B	134 400,5	B

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 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Sexe du conducteur								
Homme	49 558,0	B	2 122,1	C	5 718,3	B	57 398,3	B
Femme	24 807,9	C		F		F	24 872,2	C
Total	74 365,8	B	2 126,3	C	5 778,4	B	82 270,5	B

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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Sexe du conducteur								
Homme	85 886,4	B	2 986,7	D	6 158,1	B	95 031,1	B
Femme	39 258,3	C		F		F	39 369,4	C
Total	125 144,7	B	2 991,1	D	6 264,8	B	134 400,5	B

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 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Heure du jour								
00h00 à 05h59	1 719,6	E		F	558,3	C	2 397,5	D
06h00 à 11h59	25 210,8	B	897,2	C	2 046,9	B	28 155,0	B
12h00 à 17h59	32 317,4	B	945,6	C	2 089,9	B	35 352,9	B
18h00 à 23h59	15 118,1	C	163,8	E	1 083,3	C	16 365,2	C
Total	74 365,8	B	2 126,3	C	5 778,4	B	82 270,5	A

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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Heure du jour								
00h00 à 05h59	2 546,0	E		F	627,3	D	3 356,2	E
06h00 à 11h59	39 633,0	B	1 251,3	D	2 209,7	B	43 094,0	B
12h00 à 17h59	55 959,0	B	1 326,1	D	2 270,2	B	59 555,3	B
18h00 à 23h59	27 006,7	C	230,7	E	1 157,5	C	28 395,0	B
Total	125 144,7	B	2 991,1	C	6 264,8	B	134 400,5	B

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 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					
	Camions de 4,5 t à 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Transport de marchandises dangereuses						
Déclaré - oui	314,8	E	279,8	E	594,6	D
Déclaré - non	1 811,5	D	5 498,6	B	7 310,1	B
Total	2 126,3	D	5 778,4	B	7 904,7	B

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule					
	Camions de 4,5 t à 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Transport de marchandises dangereuses						
Déclaré - oui	521,2	E	279,9	E	801,1	E
Déclaré - non	2 469,8	D	5 984,9	B	8 454,7	B
Total	2 991,1	D	6 264,8	B	9 255,9	B

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 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de jour	22 437,7	B	349,6	E	1 027,0	D	23 814,4	B
Fin de semaine et les jours fériés								
Les jours de la semaine	51 928,1	A	1 776,7	C	4 751,4	B	58 456,2	A
Total	74 365,8	A	2 126,3	C	5 778,4	B	82 270,5	A

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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de jour								
Fin de semaine et les jours fériés	42 998,6	B	508,2	E	1 120,1	D	44 626,9	B
Les jours de la semaine	82 146,1	B	2 482,9	C	5 144,7	B	89 773,6	B
Total	125 144,7	B	2 991,1	C	6 264,8	B	134 400,5	A

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 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de route								
Routes avec vitesse maximale affichée de 80km/h ou plus	40 414,5	B	1 129,7	D	3 933,7	B	45 477,9	B
Autres routes	33 951,3	C	996,6	C	1 844,7	C	36 792,6	C
Total	74 365,8	B	2 126,3	C	5 778,4	B	82 270,5	B

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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de route								
Routes avec vitesse maximale affichée de 80km/h ou plus	70 104,4	B	1 752,6	E	4 256,6	B	76 113,6	B
Autres routes	55 040,2	C	1 238,5	D	2 008,2	C	58 286,9	C
Total	125 144,7	B	2 991,1	C	6 264,8	B	134 400,5	B

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 les territoires.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

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

	Estimations pour	
	Véhicules jusqu'à 4,5 t	
Âge des passagers		
Moins de 5 ans	3 094,5	E
5 - 14 ans	7 326,8	E
15 - 19 ans		F
20 - 24 ans	5 957,3	E
25 - 34 ans	13 886,6	C
35 - 54 ans	48 838,7	B
55 - 64 ans	19 916,4	C
65 - 74 ans	14 478,4	C
75 - 84 ans	5 102,2	D
85 ans et plus		F
Total	125 144,7	B

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 les territoires.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

les véhicules jusqu'à 4,5 t: véhicules-km et passagers-km, partie du travail du conducteur

	Estimations des			
	véhicules-km ('000 000)		passagers-km ('000 000)	
Fait partie du travail du conducteur				
Oui	12 488,1	C	17 613,6	C
Non	61 877,7	B	107 531,1	B
Total	74 365,8	B	125 144,7	B

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 les territoires.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

les véhicules jusqu'à 4,5 t: véhicules-km ('000 000) selon l'origine et la destination du déplacement

	Destination									
	Domicile du conducteur		Lieu de travail régulier du conducteur		Magasin / banque / autre lieu pour affaires personnelles		Lieu de loisir / divertissement / récréation / restaurant		Autre	
Origine										
Domicile du conducteur	12 780,1	C	6 707,3	D		F		F	8 951,9	D
Lieu de travail régulier du conducteur	5 462,5	E	4 100,4	E		F		F		F
Magasin / banque / autre lieu pour affaires personnelles		F		F		F		F		F
Lieu de loisir / divertissement / récréation / restaurant		F		F		F		F		F
Autre	8 724,0	D		F		F		F	7 093,3	D

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

les véhicules jusqu'à 4,5 t: passagers-km ('000 000) selon l'origine et la destination du déplacement

	Destination									
	Domicile du conducteur		Lieu de travail régulier du conducteur		Magasin / banque / autre lieu pour affaires personnelles		Lieu de loisir / divertissement / récréation / restaurant		Autre	
Origine										
Domicile du conducteur	22 555,0	C	7 845,1	E	5 212,1	E	4 477,0	E	15 358,1	D
Lieu de travail régulier du conducteur	6 339,1	E	5 889,5	E		F		F		F
Magasin / banque / autre lieu pour affaires personnelles		F		F		F		F		F
Lieu de loisir / divertissement / récréation / restaurant	4 895,6	E		F		F		F		F
Autre	15 181,4	D		F		F		F	14 455,6	E

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 les territoires.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

les 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus	
Groupe de véhicules	Raison du déplacement				
Camion porteur	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	1 237,4	D	690,0	E
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total	2 052,7	D	1 319,1	D
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	3 281,8	C
	Vide		F	969,5	D
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	4 459,4	B
Total	Appel de service		F	442,4	E
	Transport de marchandises ou d'équipement	1 263,1	D	3 971,8	B
	Vide		F	1 126,0	D
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total	2 126,3	D	5 778,4	B

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

les 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus	
Groupe de véhicules	Raison du déplacement				
Camion porteur	Appel de service	658,3	E		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	1 844,1	E	755,9	E
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total	2 890,6	E	1 582,8	D
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	3 365,3	C
	Vide		F	1 052,0	D
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	4 682,0	B
Total	Appel de service	695,1	E	622,1	E
	Transport de marchandises ou d'équipement	1 874,1	E	4 121,2	B
	Vide		F	1 215,3	D
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total	2 991,1	D	6 264,8	B

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 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de jour	Heure du jour								
Fin de semaine et les jours fériés	00h00 à 05h59		F		F	141,8	E		F
	06h00 à 11h59	7 408,4	C	141,5	E	324,0	D	7 873,8	C
	12h00 à 17h59	9 729,5	C	153,6	E	366,8	D	10 250,0	C
	18h00 à 23h59	4 919,4	D	35,0	E	203,3	E	5 157,8	D
	Total	22 437,7	B	349,6	E	1 027,0	D	23 814,4	B
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	1 230,6	E		F	416,5	C	1 742,4	D
	06h00 à 11h59	17 802,4	B	755,8	C	1 722,9	B	20 281,1	B
	12h00 à 17h59	22 587,9	B	792,0	C	1 723,0	B	25 102,9	B
	18h00 à 23h59	10 198,6	C	128,7	E	879,9	C	11 207,3	C
	Total	51 928,1	B	1 776,7	C	4 751,4	B	58 456,2	B
Total	00h00 à 05h59	1 719,6	E		F	558,3	C	2 397,5	D
	06h00 à 11h59	25 210,8	B	897,2	C	2 046,9	B	28 155,0	B
	12h00 à 17h59	32 317,4	B	945,6	C	2 089,9	B	35 352,9	B
	18h00 à 23h59	15 118,1	C	163,8	E	1 083,3	C	16 365,2	C
	Total	74 365,8	B	2 126,3	C	5 778,4	B	82 270,5	A

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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de jour	Heure du jour								
Fin de semaine et les jours fériés	00h00 à 05h59		F		F	158,2	E		F
	06h00 à 11h59	13 603,5	C		F	349,7	D	14 154,9	C
	12h00 à 17h59	19 242,8	C		F	398,7	D	19 868,5	C
	18h00 à 23h59	9 372,0	D		F	213,5	E	9 626,5	D
	Total	42 998,6	B	508,2	E	1 120,1	D	44 626,9	B
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	1 765,8	E		F	469,1	D	2 379,2	E
	06h00 à 11h59	26 029,5	C	1 049,7	C	1 860,0	B	28 939,2	B
	12h00 à 17h59	36 716,1	B	1 099,2	C	1 871,5	B	39 686,8	B
	18h00 à 23h59	17 634,7	C	189,7	E	944,0	C	18 768,5	C
	Total	82 146,1	B	2 482,9	C	5 144,7	B	89 773,6	B
Total	00h00 à 05h59	2 546,0	E		F	627,3	D	3 356,2	E
	06h00 à 11h59	39 633,0	B	1 251,3	D	2 209,7	B	43 094,0	B
	12h00 à 17h59	55 959,0	B	1 326,1	D	2 270,2	B	59 555,3	B
	18h00 à 23h59	27 006,7	C	230,7	E	1 157,5	C	28 395,0	B
	Total	125 144,7	B	2 991,1	C	6 264,8	B	134 400,5	B

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 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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Groupe d'âge du conducteur	Sexe du conducteur								
Moins de 25 ans	Homme		F	250,5	E		F		F
	Femme		F		F		F		F
	Total	4 509,1	E	250,5	E		F	4 819,0	E
25 - 54 ans	Homme	29 980,1	C	1 418,1	C	4 421,1	B	35 819,4	B
	Femme	15 111,4	D		F		F	15 175,7	D
	Total	45 091,5	B	1 422,3	C	4 481,3	B	50 995,1	B
55 ans et plus	Homme	18 599,6	C	453,5	E	1 237,7	C	20 290,7	C
	Femme	6 165,7	E		F		F	6 165,7	E
	Total	24 765,3	C	453,5	E	1 237,7	C	26 456,4	C
Total	Homme	49 558,0	B	2 122,1	C	5 718,3	B	57 398,3	B
	Femme	24 807,9	C		F		F	24 872,2	C
	Total	74 365,8	B	2 126,3	C	5 778,4	B	82 270,5	B

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 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Groupe d'âge du conducteur	Sexe du conducteur								
Moins de 25 ans	Homme		F	476,2	E		F		F
	Femme	6 354,9	E		F		F	6 354,9	E
	Total	7 626,7	E	476,2	E		F	8 162,3	E
25 - 54 ans	Homme	51 701,8	C	1 785,2	C	4 796,2	B	58 283,1	C
	Femme	23 539,8	D		F		F	23 650,9	D
	Total	75 241,6	C	1 789,6	C	4 902,9	B	81 934,1	B
55 ans et plus	Homme	32 912,8	C		F	1 302,5	C	34 940,6	C
	Femme	9 363,5	E		F		F	9 363,5	E
	Total	42 276,4	C		F	1 302,5	C	44 304,1	C
Total	Homme	85 886,4	B	2 986,7	D	6 158,1	B	95 031,1	B
	Femme	39 258,3	C		F		F	39 369,4	C
	Total	125 144,7	B	2 991,1	D	6 264,8	B	134 400,5	B

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 les territoires.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

		Type de véhicule							
		Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de carrosserie du véhicule	Type de carburant								
Voiture	Essence	39 464,8	A	...	...	...	...	39 464,8	A
	Diesel		F	...	...	...	...		F
Familiale de type "station-wagon"	Essence	1 431,0	D	...	...	...	...	1 431,0	D
	Diesel		...	...	...	...	...		...
Fourgonnette	Essence	11 157,3	B	F	...	...	...	11 179,9	B
	Diesel		F	54,9	E	...	...		F
Véhicule utilitaire sport	Essence	4 307,8	B	...	...	...	...	4 307,8	B
	Diesel		F	...	...	...	...		F
Camionnette de type "pick-up"	Essence	15 298,2	B	69,7	E	...	...	15 367,9	B
	Diesel	1 373,4	E	162,4	E	...	...	1 535,8	E
Camion porteur	Essence	125,7	E	338,1	E	F	...	483,7	E
	Diesel		F	1 344,8	C	1 299,2	C	2 681,3	B
Semi-remorque	Essence		F	...	...	...	...		F
	Diesel		...	73,6	E	4 458,9	B	4 532,5	B
Autobus	Essence		F	F	F	F	...		F
	Diesel		F	F	F	F	...		F
Autre	Essence		F	F	...	...	...		F
	Diesel		...	F	F	F	...		F
Total	Essence	72 021,1	A	437,7	E	F	...	72 478,6	A
	Diesel	2 191,7	E	1 656,1	C	5 758,1	B	9 606,0	B

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Ce tableau n'inclut pas les autres types de carburant (gaz naturel, propane, éthanol, etc.).

Estimations pour l'ensemble des provinces du

carburant consommé ('000 000 litres) selon le type de véhicule, le type de carburant et le type de carrosserie du véhicule

		Type de véhicule							
		Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 14,9 t		Camions de 15 t et plus		Total	
Type de carrosserie du véhicule	Type de carburant								
Voiture	Essence		F		...		...		F
	Diesel		F		...		...		F
Familiale de type "station-wagon"	Essence		F		...		...		F
	Diesel		...		...		...		...
Fourgonnette	Essence		F		F		...		F
	Diesel		F		F		...		F
Véhicule utilitaire sport	Essence		F		...		...		F
	Diesel		F		...		...		F
Camionnette de type "pick-up"	Essence	1 790,3	E		F		...	1 806,4	E
	Diesel		F		F		...		F
Camion porteur	Essence		F		F		F		F
	Diesel		F	305,2	D	487,5	D	796,7	C
Semi-remorque	Essence		F		...		...		F
	Diesel		...		F	1 462,6	B	1 483,9	B
Autobus	Essence		...		...		...		...
	Diesel		...		...		...		...
Autre	Essence		F		F		...		F
	Diesel		...		F		F		F
Total	Essence	7 199,2	E		F		F	7 292,4	E
	Diesel		F	374,3	C	1 950,2	B	2 587,1	C

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Ce tableau n'inclut pas les autres types de carburant (gaz naturel, propane, éthanol, etc.).

Estimations pour l'ensemble des provinces du
nombre de véhicules faisant partie du champ de l'enquête selon le type de véhicule et le type d'activité

	Type de véhicule			
	Camions de 4,5 t à 14,9 t		Camions de 15 t et plus	
Type d'activité				
Camionnage pour compte d'autrui	48 559	D	128 637	B
Chauffeur contractant	70 975	C	83 430	C
Camionnage pour compte propre	174 619	B	55 974	C
Autre	43 452	D	26 906	D
Total	337 606	A	294 947	A

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

les camions de 4,5 t à 14,9 t : véhicules-km et passagers-km selon le type d'activité

	Estimations des			
	véhicules-km ('000 000)		passagers-km ('000 000)	
Type d'activité				
Camionnage pour compte d'autrui		F		F
Chauffeur contractant	602,2	E	791,3	E
Camionnage pour compte propre	863,8	E	1 144,9	E
Autre		F		F
Total	2 126,3	C	2 991,1	D

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 les territoires.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

les camions de 15 t et plus : véhicules-km et passagers-km selon le type d'activité

	Estimations des			
	véhicules-km ('000 000)		passagers-km ('000 000)	
Type d'activité				
Camionnage pour compte d'autrui	3 304,6	C	3 425,0	C
Chauffeur contractant	1 397,0	D	1 549,2	D
Camionnage pour compte propre	821,7	E	998,9	E
Autre	255,1	E	291,7	E
Total	5 778,4	B	6 264,8	B

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 les territoires.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

les camions de 4,5 t à 14,9 t : véhicules-km et passagers-km selon le type de déplacement

	Estimations des			
	véhicules-km ('000 000)		passagers-km ('000 000)	
Type de déplacement				
À l'intérieur d'une même province	1 860,3	D	2 470,6	D
Interprovincial		F		F
Traversant la frontière Canada -É.-U.		F		F
Hors du Canada		F		F
Total	2 126,3	D	2 991,1	D

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 les territoires.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

les camions de 15 t et plus : véhicules-km et passagers-km selon le type de déplacement

	Estimations des			
	véhicules-km ('000 000)		passagers-km ('000 000)	
Type de déplacement				
À l'intérieur d'une même province	3 091,3	C	3 423,4	C
Interprovincial	700,0	E	724,2	D
Traversant la frontière Canada -É.-U.	1 452,2	C	1 487,9	C
Hors du Canada	535,0	E	629,3	E
Total	5 778,4	B	6 264,8	B

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 les territoires.

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-PIE **Voyages internationaux, renseignements provisoires** (Touriscope) - *Mensuel*. Anglais.
- 66-001-PIF **Voyages internationaux, renseignements provisoires** (Touriscope) - *Mensuel*. Français.
- 66-201-XIB **Voyages internationaux** - *Annuel*. Bilingue.
- 87-003-XIE **Info-voyages** - *Trimestriel*. Anglais.
- 87-003-XIF **Info-voyages** - *Trimestriel*. Français.

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.