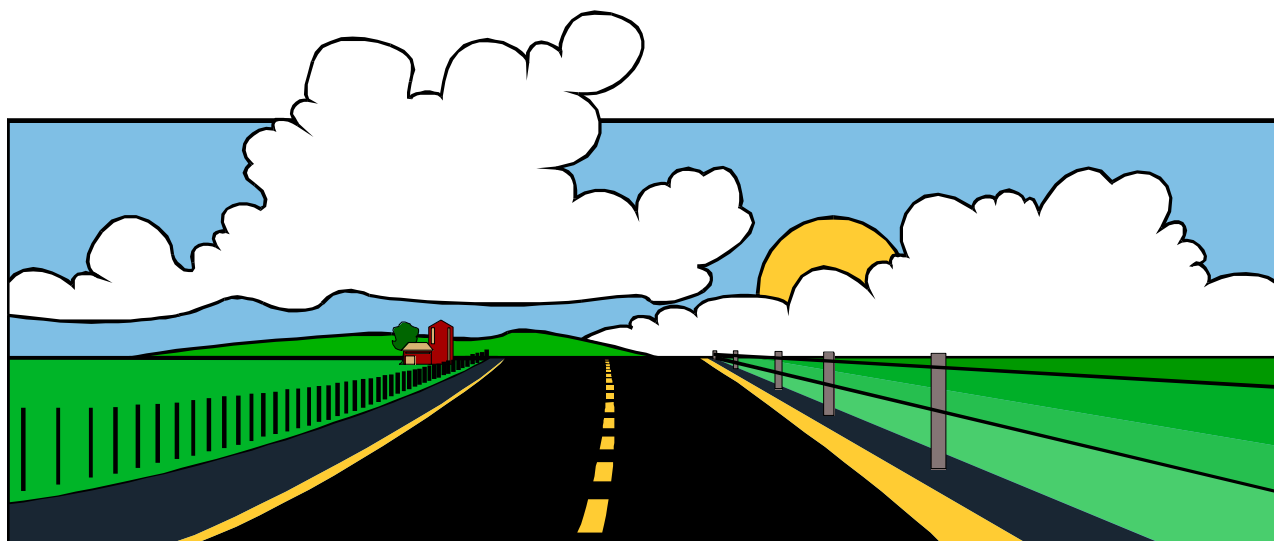




Enquête sur les véhicules au Canada

Trimestre 1, 2001



Transports
Canada

CCATM

Conseil Canadien des Administrateurs
en Transport Motorisé



Statistique
Canada

Canada

Des données sous plusieurs formes

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur Internet, disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordiologique et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de la présente publication ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : (613) 951-0068) ou à l'un des centres de consultation régionaux de Statistique Canada :

Halifax	(902) 426-5331	Regina	(306) 780-5405
Montréal	(514) 283-5725	Edmonton	(403) 495-3027
Ottawa	(613) 951-8116	Calgary	(403) 292-6717
Toronto	(416) 973-6586	Vancouver	(604) 666-3691
Winnipeg	(204) 983-4020		

Vous pouvez également visiter notre site sur le Web :
<http://www.statcan.ca>

Un service d'appel interurbain sans frais est offert à **tous les utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres de consultation régionaux.

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1 800 363-7629
Numéro pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1 800 267-6677

Renseignement sur les commandes/abonnements

Les prix n'incluent pas la taxe de vente

Faites parvenir votre commande à Statistique Canada, Division des opérations et de l'intégration, Gestion de la circulation, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6 ou téléphonez au **(613) 951-7277** ou **1 800 700-1033**, par télécopieur au **(613) 951-1584** ou **1 800 889-9734** ou via l'Internet: order@statcan.ca. Pour changement d'adresse veuillez fournir votre ancienne et nouvelle adresse. On peut aussi se procurer les publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés, des librairies locales et des bureaux locaux de Statistique Canada.

Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistique Canada

division des transports

Enquête sur les véhicules au Canada

Trimestre 1, 2001

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2001

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

Décembre 2001

N° 53F0004-XIF au catalogue

Périodicité : trimestrielle

ISSN 1496-3744

Ottawa

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

.	<i>indisponible pour toute période de référence</i>
..	<i>indisponible pour une période de référence précise</i>
...	<i>n'ayant pas lieu de figurer</i>
<i>p</i>	<i>préliminaire</i>
<i>r</i>	<i>rectifié</i>
<i>x</i>	<i>confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret</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 **Tricia Trépanier**, directrice de la Division des transports et de **John Ross**, Chef de la Section de camionnage.

Les principaux auteurs de cette publication étaient **Adam Wronski** et **Wendy Christoff**.

Les personnes suivantes ont participé à la collecte et la préparation des données:

La Division des transports, Enquête sur les véhicules au Canada
Wendy Christoff, Mike Fahey, Ruth Powell, Linda Manolikakis

La Division des transports, Système et intégration des données
Serge Robert, Mustapha Khan

La Division des méthodes d'enquêtes auprès des entreprises
Adam Wronski, Peter Xiao, Daniel Finch, Jean-François Bastien

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

La Division de la recherche et du développement des opérations
Ghislaine Desgagné

Counsel Canadien des administrateurs en transport motorisé et Administrateurs provinciaux et territoriaux des bureaux d'immatriculation des véhicules

Une note spéciale d'appréciation va à Transports Canada qui par leur vision d'avenir et leur financement ont rendu cette enquête possible.

1. INTRODUCTION	8
2. VUE D'ENSEMBLE DE L'ENQUÊTE	8
3. CONCEPTS ET DÉFINITIONS	9
3.1 LA POPULATION D'INTÉRÊT	9
3.2 DÉFINITIONS DES VARIABLES ESTIMÉES	9
3.3 DÉFINITIONS DES CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES	9
3.4 DÉFINITIONS DES CARACTÉRISTIQUES D'UTILISATION DES VÉHICULES	10
4. MÉTHODES	11
4.1 PLAN DE SONDAGE.....	11
4.1.1 <i>Population observée</i>	11
4.1.2 <i>Plan d'échantillonnage</i>	11
4.1.3 <i>Taille de l'échantillon</i>	12
4.2 COLLECTE ET TRAITEMENT DES DONNÉES	12
4.2.1 <i>Collecte des données</i>	12
4.2.2 <i>Vérification et imputation</i>	13
4.2.3 <i>Estimation</i>	13
5. QUALITÉ DES DONNÉES	14
5.1 SOURCES D'ERREURS	14
5.2 ERREUR D'ÉCHANTILLONNAGE.....	14
5.3 ERREURS NON DUES À L'ÉCHANTILLONNAGE	14
5.3.1 <i>Erreurs de couverture</i>	15
5.3.2 <i>Erreurs de réponse</i>	15
5.3.3 <i>Erreurs de non-réponse</i>	16
5.3.4 <i>Erreurs de traitement</i>	16
5.4 MESURES DE LA QUALITÉ	16
5.4.1 <i>Taux de réponse</i>	16
5.4.2 <i>Taux d'imputation relatif et pourcentage des véhicules-jours imputés</i>	17
5.4.3 <i>Coefficient de variation</i>	18
5.4.4 <i>Indicateur de qualité</i>	18
5.5 NOTES AUX FIN DE COMPARAISONS CHRONOLOGIQUES	18
6. GLOSSAIRE	20

LISTE DES TABLEAU

1.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LA JURIDICTION	21
2.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION SELON LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VEHICULE – VÉHICULES JUSQU'À 4,5 T.....	22
3.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION SELON LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VEHICULE – CAMIONS DE 4,5 T À 15 T.....	23
4.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VEHICULE – CAMIONS DE PLUS DE 15 T.....	24
5.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION SELON LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VEHICULE – AUTOBUS	25
6.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LE CHAMP DE L'ENQUÊTE SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LA JURIDICTION	26
7.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LE CHAMP DE L'ENQUÊTE SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET L'ANNÉE DU VÉHICULE.....	27
8.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LE CHAMP DE L'ENQUÊTE SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARROSSERIE DU VÉHICULE	28
9.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LE CHAMP DE L'ENQUÊTE SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARBURANT	29
10.	VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LA JURIDICTION	30
11.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LA JURIDICTION	31
12.	VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET L'ANNÉE DU VEHICULE	32
13.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET L'ANNÉE DU VEHICULE.....	33
14.	VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARROSSERIE DU VÉHICULE	34
15.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARROSSERIE DU VÉHICULE	35
16.	VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARBURANT	36
17.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARBURANT	37
18.	VÉHICULES -KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE JOUR DE LA SEMAINE	38
19.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE JOUR DE LA SEMAINE	39
20.	VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE GROUPE D'ÂGE DU CONDUCTEUR	40
21.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE GROUPE D'ÂGE DU CONDUCTEUR	41
22.	VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE LE SEXE DU CONDUCTEUR	42
23.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE SEXE DU CONDUCTEUR	43
24.	VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET L'HEURE DU JOUR	44
25.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET L'HEURE DU JOUR	45
26.	VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES	46
27.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES	47
28.	VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DU JOUR	48
29.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DU JOUR	49
30.	VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE ROUTE	50
31.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE ROUTE	51
32.	PASSAGERS-KM SELON LE GROUPE D'ÂGE DES PASSAGERS – VÉHICULES JUSQU'À 4,5 T	52
33.	PASSAGERS -KM ET VÉHICULES-KM SELON LA RAISON DU DÉPLACEMENT – AUTOBUS.....	53
34.	VÉHICULES-KM SELON LE GROUPE DE VÉHICULE ET LA RAISON DU DÉPLACEMENT – VÉHICULES JUSQU'À 4,5 T.....	54
35.	PASSAGERS-KM SELON LE GROUPE DE VÉHICULE ET ET LA RAISON DU DÉPLACEMENT – VÉHICULES JUSQU'À 4,5 T	55
36.	VÉHICULES -KM SELON LE GROUPE DE VÉHICULE ET ET LA RAISON DU DÉPLACEMENT – CAMIONS DE 4,5 T ET PLUS	56
37.	PASSAGERS-KM -KM SELON LE GROUPE DE VÉHICULE ET ET LA RAISON DU DÉPLACEMENT – CAMIONS DE 4,5 T ET PLUS	57
38.	VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE, LE TYPE DU JOUR ET L'HEURE DU JOUR	58
39.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE, LE TYPE DU JOUR ET L'HEURE DU JOUR	59
40.	VÉHICULES-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE, LE GROUPE D'ÂGE DU CONDUCTEUR ET LE SEXE DU CONDUCTEUR	60
41.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE, LE GROUPE D'ÂGE DU CONDUCTEUR ET LE SEXE DU CONDUCTEUR	61
42.	CARBURANT ACHETÉ SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET LE TYPE DE CARBURANT	62

FAITS SAILLANTS

- Pendant ce trimestre, plus que 17,1 millions de véhicules étaient classés dans le champ de l'Enquête sur les véhicules au Canada.
- D'après les estimations, ces véhicules ont parcouru 70,9 milliards de kilomètres entre le 1er janvier et le 31 mars 2001.
- Pendant ce trimestre, les véhicules de poids brut de moins de 4 500 kg ont parcouru en moyenne 3 890 kilomètres tandis que les plus gros camions (les camions de poids brut de 15 000 kg ou plus) ont parcouru en moyenne 19 620 kilomètres.

1. INTRODUCTION

Sans mesures régulières de l'activité des véhicules sur route, les statistiques sur l'activité de transport au Canada étaient insuffisantes. Alors que les véhicules dominent le transport de passagers et de marchandises, il n'existait pas de mesures du total de véhicules-kilomètres ou de passagers-kilomètres.

L'Enquête sur les véhicules au Canada (EVC), élaborée à la demande de Transports Canada, vise à combler cette lacune statistique. L'enquête donne des estimations annuelles des véhicules-kilomètres parcourus, réparties par type de véhicule et caractéristique, comme l'âge et le sexe du conducteur, la période de la journée et la saison. Les résultats seront la principale source de renseignements sur l'utilisation des véhicules sur route pour les chercheurs et les membres du public que ces questions intéressent.

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

Le présent document présente les concepts et les méthodes utilisées et traite de la qualité des données. Toutes les informations présentées dans ce document réfèrent au premier trimestre de 2001.

2. VUE D'ENSEMBLE DE L'ENQUÊTE

L'EVC est une enquête à participation volontaire, fondée sur les véhicules, qui donne des estimations annuelles de l'activité sur route (véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres) des véhicules immatriculés au Canada. Un échantillon trimestriel de véhicules est tiré des listes d'immatriculation des véhicules fournies par les gouvernements provinciaux et les territoriaux.

La composante provinciale de l'enquête comprend deux volets. Le premier est une interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO) des propriétaires des véhicules immatriculés échantillonnés. Cette interview sert à recueillir certains renseignements généraux sur l'utilisation du véhicule ainsi qu'à demander au répondant de remplir un carnet de bord pendant sept jours. Le carnet de bord lui est alors envoyé par la poste. S'il est impossible de rejoindre les répondants par téléphone, on leur poste le carnet avec un bref questionnaire pour leur demander certains des renseignements normalement recueillis pendant l'ITAO.

La composante territoriale de l'enquête comprend deux cartes postales, dont l'une est postée aux répondants au début du trimestre et l'autre à la fin du trimestre. La première demande aux répondants de prendre une lecture de l'odomètre au début du premier jour du trimestre. Tous ceux qui renvoient la première carte postale en reçoivent une seconde, qui leur demande de prendre une nouvelle lecture de l'odomètre au début du premier jour du trimestre suivant. Ces deux lectures d'odomètre permettent de calculer la distance parcourue par le véhicule pendant le trimestre.

La collecte des données de l'enquête a débuté le 1^{er} février 1999. Seulement huit listes provinciales / territoriales d'immatriculation des véhicules sont arrivées à temps pour figurer dans l'échantillon à l'époque, mais les autres listes sont arrivées avant la fin de l'année 1999. Depuis le 1^{er} octobre 1999, l'enquête comprend les véhicules de chaque province et territoire.

L'EVC donne des estimations annuelles et trimestrielles du transport sur route des véhicules immatriculés au Canada. Les estimations sont données par type de véhicule et d'autres variables, comme les caractéristiques des conducteurs et des véhicules, la période de la journée et la saison.

Les utilisateurs qui veulent des renseignements supplémentaires de Statistique Canada peuvent les obtenir sur demande en s'adressant à la Division des transports (613-951-2486, laroque@statcan.ca, télécopieur 613-951-0579).

3. CONCEPTS ET DÉFINITIONS

3.1 LA POPULATION D'INTÉRÊT

Les *véhicules dans le champ* de l'EVC comprennent tous les véhicules motorisés, à l'exclusion des motocyclettes, des véhicules hors route (p. ex., motoneiges, motodunes, amphibies) et du matériel spécial (p. ex., grues, balayeuses mécaniques, chasse-neige et rétrocaveuses) immatriculés au Canada à n'importe quel moment durant la période de référence et qui n'ont pas été mis hors service ou envoyés à la récupération.

La *population d'intérêt* comprend tous les véhicules-jours tirés des véhicules dans le champ de l'EVC et des jours compris dans la période de référence de l'enquête.

3.2 DÉFINITIONS DES VARIABLES ESTIMÉES

Les *véhicules-kilomètres* sont la distance parcourue par les véhicules sur route.

Les *passagers-kilomètres* sont la somme des distances parcourues par les passagers individuels. Pour les camions dont le poids brut est de 4,5 tonnes ou plus (voir la définition de *type de véhicule* ci-après) et pour les autobus de transport urbain, la déclaration des passagers n'est pas nécessaire. Par conséquent, ces passagers ne sont pas compris dans les estimations du nombre de passagers-kilomètres. De même, le nombre de passagers se calcule en fonction de la moyenne du nombre de passagers au début de chaque déplacement et du nombre de passagers à la fin de chaque déplacement (voir la définition de *déplacement* ci-après), auquel s'ajoute le conducteur.

Le *carburant acheté* est la quantité de carburant acheté pour faire rouler les véhicules. Cela comprend les achats effectués pour l'exploitation hors route du véhicule. Ces achats sont jugés, par contre, négligeables.

Le *nombre de véhicules sur les fichiers d'immatriculation* est la moyenne entre le nombre de véhicules immatriculés sur les listes d'immatriculation au début de la période de référence et à la fin de celle-ci.

Le *nombre de véhicules dans le champ de l'enquête* représente l'estimation du nombre moyen de véhicules immatriculés au cours du trimestre compte tenu des fichiers d'immatriculation et des réponses à l'enquête. Cette estimation peut différer légèrement du nombre de véhicules sur les fichiers d'immatriculation puisqu'elle tient compte des résultats mis en lumière par l'enquête. Il est à noter que ce nombre de véhicules dans le champ de l'enquête comprend à la fois les véhicules qui ont été utilisés ou non sur les routes au cours de la période de référence.

3.3 DÉFINITIONS DES CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES

Le *type de véhicule* reflète la classification créée pour l'EVC en fonction des renseignements contenus dans les fichiers d'immatriculation des véhicules. Il y a quatre types de véhicules. Les *autobus* sont identifiés en premier. Les autres véhicules sont ensuite répartis en trois groupes de masse : *véhicules légers* dont le poids brut est inférieur à 4,5 tonnes, *camions* dont le poids brut est de *4,5 tonnes ou plus et moins de 15 tonnes*, et *camions* dont le poids brut est de *15 tonnes ou plus*.

Le *genre de carrosserie* est déterminé par le répondant. Le répondant doit choisir entre : voiture, familiale, fourgonnette, véhicule utilitaire sport, camionnette de type «pick-up», camion porteur, tracteur, autobus et autre. Les réponses manquantes ou inhabituelles sont vérifiées dans les fichiers d'immatriculation lorsque possible.

Le *genre de carburant* est déterminé en fonction des renseignements contenus dans les fichiers d'immatriculation. Les véhicules sont divisés en trois classes : véhicules à essence, véhicules au diesel et véhicules utilisant une autre source d'énergie.

L'*année automobile du véhicule* est établie d'après les renseignements contenus dans les fichiers d'immatriculation.

3.4 DÉFINITIONS DES CARACTÉRISTIQUES D'UTILISATION DES VÉHICULES

La définition de *déplacement* selon l'EVC déterminent les caractéristiques du déplacement. La définition de ce qui constitue un déplacement dépend du *type de véhicule* :

Pour les *autobus*, si l'un ou l'autre des événements ci-après s'est produit :

- il y a un arrêt de plus de 30 minutes
- le conducteur change
- il y a un changement dans le type de service fourni par l'autobus
- tous les usagers sont descendus et un autre déplacement commence (cela ne s'applique pas au service urbain régulier)

Pour les *véhicules légers*, si l'un ou l'autre des événements ci-après s'est produit :

- il y a un arrêt de plus de 30 minutes
- le conducteur change
- la raison du déplacement change

Pour les *véhicules (camions) d'une masse de 4,5 tonnes ou plus*, si l'un ou l'autre des événements suivants s'est produit :

- il y a un arrêt de plus de 30 minutes
- le conducteur change
- la raison ou l'utilisation du véhicule change
- la configuration du camion change
- le chargement passe de chargé à vide ou l'inverse

Pour chaque déplacement, les renseignements suivants sont recueillis :

- Heures et dates du début et de la fin du déplacement, qui servent à déterminer la *période de la journée* et le *jour de la semaine* où le déplacement a lieu.
- Le *groupe d'âge du conducteur* et le *sexe du conducteur*.
- La *raison du déplacement*, déterminée par le répondant. S'il y a plusieurs raisons, le répondant est prié d'indiquer la principale raison du déplacement. Les raisons multiples ne sont pas admises. Le choix de la raison est fonction du type de véhicule.
- Si des *marchandises dangereuses* sont transportées (selon la définition de la loi sur le transport des marchandises dangereuses). Ceci est sans objet pour les autobus.
- *Nombre de kilomètres parcourus sur des routes où la limite de vitesse affichée est de 80 km/h ou plus*
- *Groupe d'âge (0-4, 5-14 et 15 ans et plus) des passagers et nombre de passagers dans chaque groupe*, afin de calculer le nombre de passagers-kilomètres, à l'exception des autobus de service urbain régulier. L'information sur l'âge des passagers est recueillie seulement dans le cas des véhicules légers. Voir 3.2. Dans le cas des autres véhicules seulement le nombre de passagers est recueilli.
- *Configuration du camion* pour les véhicules (camions) d'une masse de 4,5 tonnes ou plus.
- Coût (dans le cas des véhicules légers et les autobus) ou quantité (dans le cas des camions et des autobus) de *carburant acheté*.

4. MÉTHODES

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

4.1 PLAN DE SONDRAGE

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 octobre 2000. 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 octobre 2000 n'étant pas inclus par exemple.

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

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

Le dernier ensemble de listes traitées avant le début de la période de référence était constitué des onze listes fournies à Statistique Canada en octobre 2000 pour l'EVC et des deux listes les plus récentes créées en juin 2000 pour le Nunavut et les Territoires du Nord-ouest. L'ensemble des listes préparées de véhicules et l'ensemble des jours dans le premier trimestre de 2001 constituent la population observée.

4.1.2 Plan d'échantillonnage

Tous les véhicules faisant partie de la population observée sont stratifiés (regroupés) en 104 strates. En premier lieu, les véhicules sont stratifiés en quatre types de véhicules (autobus, véhicules légers, et deux groupes de camions, voir 3.3) et 13 secteurs de compétence (dix provinces et trois territoires). Puis, aux fins d'efficacité des estimations, ils sont subdivisés en deux strates d'âge des véhicules : véhicules récents et véhicules plus vieux.

Ensuite, un échantillon de véhicules (échantillon du premier degré) est choisi de la population observée. Un échantillon est choisi dans chaque strate. Pour alléger le plus possible le fardeau du répondant, on ne choisit aucun véhicule plus d'une fois pendant quatre trimestres consécutifs dans le cas des provinces (deux trimestres consécutifs pour les territoires), et on utilise les trois premiers caractères du code postal pour étaler l'échantillon sur l'ensemble des régions.

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

Puisque l'échantillon est choisi en deux degrés, le poids d'échantillonnage (voir la définition en 6.) est aussi calculé en deux temps. Le poids d'échantillonnage de premier degré est calculé pour chaque véhicule de l'échantillon de premier degré. Ensuite, le poids d'échantillonnage de deuxième degré est calculé pour chaque véhicule-jour choisi dans l'ensemble des journées de la période de référence. Enfin, on multiplie ces deux poids l'un par l'autre pour obtenir le poids final pour un véhicule-jour. On obtient les valeurs pondérées en multipliant les poids finaux et les valeurs recueillies avant de les agréger pour produire les estimations.

4.1.3 Taille de l'échantillon

Pour les dix provinces, on a tiré un total de 4 160 véhicules sur les 17 885 815 figurant dans la population observée. Pour les trois territoires, 2 387 véhicules sur 42 875 ont fait partie de l'échantillon.

4.2 COLLECTE ET TRAITEMENT DES DONNÉES

4.2.1 Collecte des données

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

Collecte pour les provinces

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

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

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

Pour accroître le nombre de réponses, il y a un deuxième contact avec les répondants, soit par téléphone, soit par courrier. Le premier ou le deuxième jour couvert par le carnet, on tente de téléphoner à chaque propriétaire de véhicule qui a accepté pendant l'ITAO de remplir le carnet, pour répondre aux questions qu'il pourrait avoir. Plus tard, on tente de communiquer par téléphone ou par courrier avec tous ceux qui n'ont pas retourné les carnets. Des dispositions spéciales permettant d'alléger le fardeau de réponse de certains des grandes flottes de véhicules qui ont plusieurs véhicules dans l'échantillon.

Collecte pour les territoires

On envoie des cartes postales aux propriétaires des véhicules immatriculés choisis, en leur demandant de donner deux lectures d'odomètre, soit une au début du trimestre et une autre au début du trimestre suivant, et d'indiquer le statut du véhicule (possédé, vendu, mis hors service).

4.2.2 Vérification et imputation

Après la collecte de tous les renseignements nécessaires pour l'enquête, il y a une série de contrôles dont l'objet est de vérifier que les renseignements sont cohérents et que la collecte et la saisie des données n'ont pas introduit d'erreurs. Les données déclarées sont soumises à une vérification d'exhaustivité et de cohérence à l'aide de contrôles automatisés, complétés d'un examen manuel. Les valeurs aberrantes – les valeurs extrêmement grandes déclarées par les répondants – sont traitées manuellement.

Les données manquantes et les données erronées sont imputées par un autre système automatisé. Le système impute les données à l'aide de règles d'imputation différentes, selon le véhicule, les renseignements disponibles et le genre de données à imputer. Par exemple, on peut imputer les données en fonction d'autres réponses pour le même véhicule ou en utilisant les données de véhicules semblables. Les données imputées sont soumises de nouveau à un examen d'exhaustivité et de cohérence. À la fin de ce processus, chaque véhicule a sept jours de déplacements.

On peut obtenir une description complète des procédures appliquées aux données de l'enquête en s'adressant à la Division des transports de Statistique Canada.

4.2.3 Estimation

Puisque la population observée diffère de la population d'intérêt et que l'on désire faire en sorte que les estimations correspondent le plus possible à cette population d'intérêt, plusieurs corrections sont apportées. Les poids d'échantillonnage dérivés du plan d'échantillonnage sont rajustés et améliorés à l'aide des renseignements des fichiers d'immatriculation révisés. Cela est possible parce que, dans l'intervalle qui suit la sélection de l'échantillon, on a obtenu un ensemble de listes de véhicules préparées pour le début et la fin du trimestre de référence. Pour améliorer les estimations pour les véhicules immatriculés dans les dix provinces, on stratifie à nouveau toutes les journées en jours ouvrables et en congés (ou jours non ouvrables, y compris les fins de semaine). Les poids d'échantillonnage de deuxième degré sont rajustés, de sorte que chaque jour d'activité des véhicules dans une même strate a le même poids dans l'estimation totale. L'ensemble final de poids reflète le plus fidèlement possible les caractéristiques de la population de véhicules pendant la période de référence.

Les estimations suivantes des totaux sont disponibles :

- nombre de véhicules par province et territoire;
- nombre de véhicules-kilomètres par province et territoire;
- nombre de passagers-kilomètres par province;
- carburant acheté au niveau Canada seulement;
- tableaux croisés du nombre de véhicules, de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour un certain nombre de variables (décrites dans Concepts et définitions), comme le genre de carrosserie, la configuration des camions, les caractéristiques des conducteurs, la période de la journée, le jour de la semaine, etc. par province.

5. QUALITÉ DES DONNÉES

Cette section décrit les facteurs qui ont une incidence sur la qualité des données et explique pourquoi il faut en tenir compte lorsqu'on utilise les estimations de l'EVC.

5.1 SOURCES D'ERREURS

Malgré tous les efforts que l'on peut faire pour maintenir une norme de qualité élevée tout au long des opérations d'enquête, les estimations qui en résultent sont inévitablement sujettes à un certain degré d'erreur. L'erreur d'enquête totale est définie comme la différence entre l'estimation de l'enquête et la valeur réelle de la population que l'estimation de l'enquête tente d'atteindre. L'erreur d'enquête totale est formée de deux types d'erreur : l'erreur d'échantillonnage et les erreurs non dues à l'échantillonnage.

5.2 ERREUR D'ÉCHANTILLONNAGE

Lorsqu'on tire un échantillon d'une population, les estimations fondées sur les données d'échantillon ne sont pas toujours exactement les mêmes que les résultats qu'aurait produits un recensement de la même population. Les deux résultats risquent de diverger, puisque seules les données des unités échantillonnées sont utilisées. Dans le cas d'un recensement, il n'y a pas d'erreur d'échantillonnage.

La différence entre les estimations d'une enquête basée sur un échantillon et d'un recensement réalisé dans les mêmes conditions s'appelle l'erreur d'échantillonnage d'une estimation d'enquête. L'erreur d'échantillonnage dépend de facteurs comme la taille de l'échantillon, le plan d'échantillonnage, la variabilité de la caractéristique observée dans la population et la méthode d'estimation. Si la population est très hétérogène, comme la population des véhicules immatriculés, il faut un grand échantillon pour obtenir des estimations fiables.

L'erreur d'échantillonnage se mesure par une quantité statistique appelée l'erreur-type. Cette quantité reflète la variabilité espérée de l'estimation d'enquête d'une caractéristique donnée de la population si l'on utilise un échantillonnage répété. La vraie valeur de l'erreur-type est, bien sûr, inconnue, mais elle peut être estimée, à partir de l'échantillon. L'erreur-type estimée est utilisée, dans la présente publication, sous forme de mesure relative appelée le coefficient de variation (ou CV). Cette mesure n'est autre chose que l'erreur-type estimée, exprimée en pourcentage de la valeur de l'estimation d'enquête. Par conséquent, plus le CV est petit, plus l'estimation est fiable.

5.3 ERREURS NON DUES À L'ÉCHANTILLONNAGE

L'erreur d'échantillonnage n'est qu'une composante de l'erreur d'enquête totale. Les autres erreurs découlant de toutes les phases d'une enquête sont des erreurs non dues à l'échantillonnage. À mesure que la taille de l'échantillon se rapproche de la taille de la population, la composante « erreur d'échantillonnage » de l'erreur d'enquête totale devrait diminuer. Mais il n'en va pas nécessairement de même pour la composante « erreurs non dues à l'échantillonnage ». En effet, ce type d'erreur peut surgir lorsqu'un répondant donne des renseignements erronés ou ne répond pas à certaines questions, lorsqu'une unité de la population d'intérêt est oubliée ou observée plus d'une fois, lorsqu'une unité qui est hors du champ de l'enquête y est incluse par erreur ou lorsque des erreurs surviennent en cours de traitement des données, comme des erreurs de codage et de saisie.

Certaines erreurs non dues à l'échantillonnage s'annulent sur un grand nombre d'observations, mais les erreurs systématiques (c.-à-d. celles qui n'ont pas tendance à s'annuler) contribuent à un biais des estimations. Ainsi, dans le cas de l'EVC, si des personnes qui utilisent leur véhicule plus que la moyenne ont toujours tendance à ne pas répondre à l'enquête, l'estimation du nombre total de véhicules-kilomètres qui en résulte sera en deçà du total réel pour la population. Ces biais ne sont pas reflétés dans l'estimation de l'erreur-type.

L'ensemble des erreurs non dues à l'échantillonnage ne sont peut-être qu'une partie de l'erreur d'enquête totale, mais leur contribution peut être importante. Pour limiter l'effet de ce type d'erreur, on applique un programme d'assurance de la qualité à chaque enquête. Ainsi, on effectue des suivis en cas de non-réponse pour obtenir des renseignements de la part de l'ensemble des non-répondants ou, dans le cas des questionnaires qui ne sont remplis que partiellement, obtenir des réponses aux questions jugées essentielles. Diverses procédures d'assurance de la qualité sont appliquées à l'étape de la saisie des données. Les procédures de vérification des données font ressortir certaines incohérences dans la structure des données et les procédures d'imputation servent à corriger les incohérences relevées.

En général, les erreurs non dues à l'échantillonnage sont difficiles à quantifier. Il faut procéder à des études spéciales pour les estimer. Cependant, certaines mesures comme les taux de réponse et d'imputation s'obtiennent facilement et peuvent servir d'indicateurs des erreurs non dues à l'échantillonnage. Divers types d'erreurs non dues à l'échantillonnage sont présentés ci-après.

5.3.1 Erreurs de couverture

Il y a erreur de couverture lorsque la population observée ne couvre pas bien la population d'intérêt. Par conséquent, certaines unités appartenant à la population d'intérêt sont soit exclues (sous-dénombrement) soit comptées plus d'une fois (surdénombrement). En outre, des unités qui sont hors du champ d'enquête peuvent être présentes dans la population observée (surdénombrement).

Les sources suivantes d'erreurs de couverture ont été remarquées pour l'EVC :

- Les erreurs dans les variables de classification de l'enquête peuvent donner lieu au sous-dénombrement ou au surdénombrement des véhicules immatriculés.
- L'échantillon est tiré de la liste créée trois mois avant le début de la période de référence. Ainsi, les véhicules immatriculés après la création de la liste et avant la fin de la période de référence ne peuvent pas faire partie de l'échantillon.
- Lorsque la liste des véhicules d'un secteur de compétence n'a pas été créée à temps ou n'est pas arrivée du tout, le sous-dénombrement est encore plus marqué, puisqu'il faut utiliser une vieille liste pour l'échantillonnage.
- Lorsque la liste des véhicules d'un secteur de compétence a été créée à l'avance, il y a surdénombrement.
- Lorsqu'un véhicule a été mis hors service ou destiné à la récupération de pièces et est demeuré sur la liste, il y a surdénombrement.
- La population observée (voir 4.1.1) peut comprendre des véhicules avec le même Numéro d'Identification de Véhicule (NIV) dans plusieurs provinces. Comme chaque véhicule a un NIV unique, ceci va probablement causer le surdénombrement et par conséquent la surestimation.
- Si un véhicule est immatriculé après la création d'une liste d'immatriculation et que cette immatriculation se termine avant la création de la liste d'immatriculation suivante, le véhicule en question ne fait pas partie d'aucune liste et constitue une source de sous-dénombrement.

Ainsi, l'EVC est sujette à un certain degré de sous-dénombrement et de surdénombrement. La procédure d'estimation sert à compenser la partie du sous-dénombrement et du surdénombrement qui a été déterminée. Les proportions d'unités hors du champ d'enquête parmi toutes les unités échantillonnées pour la période de référence sont dans le tableau de la section 5.4.1.

Les hypothèses de travail à l'estimation supposent que les réponses fournies par les répondants sont justes à moins que l'on n'ait des preuves sérieuses du contraire. En conséquence, les corrections apportées à l'estimation pour traiter le sous-dénombrement et le surdénombrement s'appuient sur l'ensemble des données fournies par les répondants.

5.3.2 Erreurs de réponse

Il y a erreur de réponse lorsqu'un répondant donne des renseignements erronés parce que les questions de l'enquête ont été mal interprétées ou qu'il n'a pas les bons renseignements, qu'il donne de faux renseignements par erreur, ou

qu'il ne veut pas révéler les bons renseignements. La vérification a de bonnes chances de repérer les erreurs de réponse importantes. Cependant, d'autres erreurs de réponse pourraient passer inaperçues.

La vérification des données a fait ressortir peu d'erreurs de réponse.

5.3.3 Erreurs de non-réponse

Il y a erreur de non-réponse lorsqu'un répondant ne répond pas du tout (non-réponse totale) ou ne répond qu'à certaines questions (non-réponse partielle). Ces erreurs peuvent être graves si les caractéristiques des non-répondants sont systématiquement différentes de celles des répondants et / ou si le taux de non-réponse est élevé. À cet effet, voir les tableaux des taux de réponse dans la section 5.4.1.

5.3.4 Erreurs de traitement

Outre les erreurs de couverture, de réponse et de non-réponse qui sont décrites plus haut, les erreurs qui surviennent pendant le traitement des données constituent une autre composante de l'erreur non due à l'échantillonnage. Les erreurs de traitement peuvent survenir pendant la saisie, le codage, la transcription, la vérification, l'imputation, la détection et le traitement des valeurs aberrantes, et d'autres types de manipulation des données.

Il y a erreur de codage lorsqu'une zone est mal codée à cause d'une mauvaise interprétation des procédures de codage ou d'une erreur de jugement (p. ex., erreurs de codage de marchandises). Il y a erreur de saisie lorsque les données sont mal interprétées ou mal entrées.

Une fois codées et saisies, les données sont sujettes à la vérification et l'imputation des valeurs manquantes ou erronées. La qualité des données utilisées dans l'estimation dépend de la quantité d'imputation et de la différence entre les valeurs imputées et les valeurs vraies, mais inconnues. S'il repose sur de mauvaises hypothèses ou s'il est incapable de trouver une valeur imputée, le processus d'imputation risque d'introduire un biais dans les estimations. Dans le cas de l'EVC par exemple, il est impossible de détecter une valeur manquante ou erronée de carburant acheté pour les véhicules qui parcourent seulement une petite distance durant la semaine visée.

5.4 MESURES DE LA QUALITÉ

Cette section présente certains indicateurs de la qualité des données des estimations de l'EVC.

5.4.1 Taux de réponse

Le taux de réponse est fonction du nombre de véhicules pour lesquels des réponses à l'enquête ont été obtenues. Plusieurs taux de réponse sont fournis dans le tableau suivant. Ce taux est défini comme le nombre de véhicules-jours pour lesquels les répondants ont fourni des réponses complètes ou partielles (véhicules-kilomètres seulement) divisé par le nombre total de véhicules-jours faisant partie du champ de l'enquête.

PROVINCES	Véhicules-kilomètres et caractéristiques des déplacements ont été déclarés			Seulement les véhicules-kilomètres ont été déclarés (caractéristiques des déplacements ont été imputées)			Véhicules hors champ	Contacté, mais aucune donnée déclarée
	Tous	0 km	Non 0 km	Tous	0 km	Non 0 km		
Véhicules légers	39 %	15 %	24 %	29 %	5 %	25 %	5 %	4 %
Camions 4,5 t – 15 t	35 %	25 %	9 %	18 %	6 %	12 %	8 %	10 %
Camions 15 t et plus	42 %	29 %	12 %	23 %	5 %	18 %	7 %	12 %
Autobus	38 %	23 %	15 %	4 %	0 %	4 %	6 %	31 %

TERRITOIRES	Véhicules-kilomètres et caractéristiques des déplacements ont été déclarés			Seulement les véhicules-kilomètres ont été déclarés (caractéristiques des déplacements ont été imputées)			Véhicules hors champ	Contacté, mais aucune donnée déclarée
	Tous	0 km	Non 0 km	Tous	0 km	Non 0 km		
Véhicules légers	s. o.	s. o.	s. o.	15 %	1 %	15 %	4 %	10 %
Camions 4,5 t – 15 t	s. o.	s. o.	s. o.	9 %	2 %	8 %	7 %	11 %
Camions 15 t et plus	s. o.	s. o.	s. o.	10 %	1 %	9 %	7 %	12 %
Autobus	s. o.	s. o.	s. o.	10 %	1 %	9 %	3 %	13 %

Le bas niveau de réponse pourrait biaiser les résultats si les caractéristiques d'intérêt des non-répondants diffèrent de celles des répondants.

5.4.2 Taux d'imputation relatif et pourcentage des véhicules-jours imputés

Le taux d'imputation relatif est défini comme la proportion de l'estimation publiée correspondante qui est fondée sur des données imputées. Par exemple, si une estimation publiée totale de 25 millions est formée de 20 millions provenant de données non imputées et de 5 millions provenant de données imputées, alors le taux d'imputation est de 0,2 (5 millions divisés par 25 millions) ou 20 %. Plus les taux d'imputation relatifs sont faibles, plus les données publiées sont fiables.

Avec les données recueillies pendant l'interview ITAO (utilisation antérieure du véhicule), le taux d'imputation relatif des données issues du processus d'imputation a été plus faible pour le nombre de véhicules-km, et beaucoup plus élevé pour les autres caractéristiques d'utilisation des véhicules.

Les taux d'imputation relatifs ont été calculés pour chacune des estimations et ont servi à établir un indicateur de qualité pour chaque estimation. Les taux d'imputation relatifs pour les estimations peuvent être obtenus sur demande à la Division des transports de Statistique Canada.

Le taux d'imputation relatif est habituellement lié directement aux taux de réponse et à la qualité des estimations. Un taux d'imputation élevé donne habituellement lieu à la sous-estimation de l'erreur d'échantillonnage et peut aussi être cause de biais.

Le pourcentage des véhicules-jours imputés (déclarés) est défini comme la proportion des véhicules-jours qui sont imputés (déclarés) par rapport au nombre total de véhicules-jours :

PROVINCES	Véhicules-jours déclarés			Véhicules-jours imputés		
	Tous	0 km	Non 0 km	Tous	0 km	Non 0 km
Véhicules légers	57 %	22 %	35 %	43 %	7 %	36 %
Camions 4,5 t – 15 t	66 %	48 %	18 %	34 %	11 %	23 %
Camions 15 t et plus	65 %	46 %	19 %	35 %	7 %	28 %
Autobus	91 %	55 %	36 %	9 %	0 %	9 %

TERRITOIRES	Véhicules-jours déclarés			Véhicules-jours imputés		
	Tous	0 km	Non 0 km	Tous	0 km	Non 0 km
Véhicules légers	100 %	4 %	96 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 4,5 t – 15 t	100 %	17 %	83 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 15 t et plus	100 %	7 %	93 %	s. o.	s. o.	s. o.
Autobus	100 %	14 %	86 %	s. o.	s. o.	s. o.

5.4.3 Coefficient de variation

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

5.4.4 Indicateur de qualité

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

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

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

5.5 NOTES AUX FIN DE COMPARAISONS CHRONOLOGIQUES

Les changements suivants ont été apportés au premier trimestre de l'année 2000 et peuvent affecter la comparabilité avec les résultats trimestriels précédents:

- Auparavant les duplicatas étaient enlevés au sein de chaque liste et parmi les listes d'immatriculation. Maintenant, les duplicatas sont enlevés seulement au sein de chaque liste. Ceci va probablement causer le surdénombrement et par conséquent la surestimation.
- Maintenant, le type de carburant et le type de carrosserie du véhicule sont collectés pour les véhicules immatriculés dans les territoires. Par conséquent les quatre tables (pages : 27, 28, 34, 36) incluent les territoires.
- Les changements du carnet de bord pour les camions ont permis la collecte du nombre de passagers. Ainsi les passagers-kilomètres sont maintenant disponibles pour tous les véhicules sauf les autobus de service urbaine régulier dans toutes les provinces, mais pas pour les territoires.
- Les changements du carnet de bord pour les camions ont aussi permis la collecte de la distance parcourue sur les routes avec vitesse maximale affichée de 80 km/h ou plus. Actuellement cette information est disponible pour tous les véhicules dans toutes les provinces, mais pas pour les territoires.

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

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

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

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

6. GLOSSAIRE

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

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

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

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

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

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

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

	Type de véhicule				
	Véhicules jusqu'à 4,5 t	Camions de 4,5 t à 15 t	Camions de 15 t et plus	Autobus	Total
Juridiction					
Terre-Neuve	242 700	3 915	2 337	1 366	250 318
Île-du-Prince-Édouard	71 579	1 860	2 382	48	75 869
Nouvelle-Écosse	513 985	9 276	6 266	1 812	531 339
Nouveau-Brunswick	428 025	9 593	3 326	2 660	443 604
Québec	3 876 409	50 596	24 481	16 373	3 967 859
Ontario	6 381 454	77 283	98 236	27 183	6 584 156
Manitoba	581 991	9 485	11 073	3 530	606 079
Saskatchewan	602 276	42 491	23 196	3 785	671 748
Alberta	1 951 236	110 075	64 800	12 051	2 138 162
Colombie-Britannique	2 194 718	59 138	13 130	8 336	2 275 322
Territoire du Yukon	18 380	1 021	717	174	20 292
Territoires du Nord-Ouest	17 649	553	709	71	18 982
Nunavut	2 291	245	119	16	2 671
Total - Canada	16 882 693	375 531	250 772	77 405	17 586 401

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

Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les

Véhicules jusqu'à 4,5 t

Année du véhicule	Juridiction													TOTAL
	Terre-Neuve	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 1984	5 164	2 858	20 500	12 730	73 703	214 678	45 716	79 420	213 672	206 803	2 592	1 703	144	879 683
1984	1 885	1 247	7 135	6 173	36 555	72 792	13 232	18 300	45 857	51 127	528	378	47	255 256
1985	2 931	1 730	9 858	8 640	60 462	111 654	17 762	21 576	59 618	65 172	602	491	73	360 569
1986	4 474	2 275	14 237	12 050	93 764	174 933	24 768	28 558	81 785	94 408	903	600	74	532 829
1987	6 357	3 231	18 604	16 076	135 684	220 592	24 171	24 971	72 860	96 965	914	530	106	621 061
1988	12 333	4 852	27 081	24 158	204 703	329 854	30 413	30 565	95 429	116 157	1 148	797	139	877 629
1989	14 826	5 252	29 874	26 721	221 099	365 509	31 046	31 013	101 788	128 752	1 175	888	137	958 080
1990	14 923	5 606	31 549	27 572	236 792	378 165	34 003	32 462	108 024	140 731	1 209	909	140	1 012 085
1991	15 705	4 965	31 021	27 119	247 031	372 210	35 403	33 693	108 145	137 098	1 065	863	164	1 014 482
1992	16 445	5 508	33 859	29 889	278 800	405 191	36 376	34 022	105 154	138 396	1 063	763	140	1 085 606
1993	17 369	5 211	32 880	26 890	252 493	384 296	32 901	31 163	96 127	127 680	1 043	790	144	1 008 987
1994	17 373	5 135	33 698	27 068	239 958	384 021	32 066	32 973	100 370	121 256	1 022	944	147	996 031
1995	16 152	5 197	34 267	27 633	255 068	411 351	34 686	34 977	106 353	124 141	1 057	977	160	1 052 019
1996	12 312	4 126	28 522	22 405	203 991	341 235	30 086	29 021	89 465	98 140	776	793	120	860 992
1997	16 509	4 479	34 935	27 185	255 604	433 837	39 085	37 616	121 622	125 125	1 100	1 229	154	1 098 480
1998	20 216	3 572	38 225	31 322	296 126	477 629	39 403	36 635	135 031	125 162	957	1 304	149	1 205 731
1999	20 873	2 674	36 563	29 794	306 560	497 939	34 851	27 808	119 139	116 443	895	1 457	135	1 195 131
2000	23 197	2 959	40 516	35 324	361 159	594 871	35 742	28 804	134 383	131 946	328	1 688	99	1 391 016
2001	3 638	702	10 620	9 249	116 670	210 338	10 272	8 692	56 318	49 154	3	543	19	476 218
2002	0	1	40	19	148	359	9	7	99	58	0	1	0	741
Inconnue	16	0	0	5	37	0	0	1	0	0	0	0	0	59
TOTAL	242 698	71 580	513 984	428 022	3 876 407	6 381 454	581 991	602 277	1 951 239	2 194 714	18 380	17 648	2 291	16 882 685

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	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 1984	654	929	2 249	725	9 384	5 988	2 357	27 284	37 618	11 255	378	90	43	98 954
1984	112	62	239	103	1 317	1 021	222	575	1 889	995	32	23	3	6 593
1985	151	76	314	172	1 967	1 712	315	634	2 549	1 317	40	22	11	9 280
1986	175	84	355	209	2 172	2 335	410	746	3 066	1 860	33	21	12	11 478
1987	182	76	425	214	2 717	2 846	355	586	1 992	1 724	28	12	17	11 174
1988	300	89	510	289	3 480	4 061	412	673	3 700	2 470	47	22	17	16 070
1989	228	91	504	277	2 746	3 777	413	581	3 586	2 749	50	28	15	15 045
1990	236	68	494	287	2 863	4 147	511	702	3 931	3 102	52	36	17	16 446
1991	209	45	349	285	1 970	2 766	427	620	3 783	2 366	37	24	9	12 890
1992	169	36	321	352	1 683	2 818	372	615	3 430	2 393	37	23	8	12 257
1993	188	43	350	519	1 812	3 449	386	899	3 770	2 806	24	18	8	14 272
1994	207	47	346	578	2 231	4 250	391	880	4 659	3 113	44	23	10	16 779
1995	251	53	530	666	2 956	5 308	565	1 063	5 102	3 700	41	38	26	20 299
1996	139	24	325	578	1 848	3 858	417	691	3 873	2 651	30	20	9	14 463
1997	168	32	390	690	1 951	5 260	490	996	6 075	3 600	44	37	14	19 747
1998	128	17	466	953	2 495	5 526	419	1 042	5 702	3 107	32	23	10	19 920
1999	198	43	546	1 271	3 393	8 339	504	1 580	5 886	4 332	56	43	10	26 201
2000	173	33	439	963	2 520	7 125	354	1 627	5 826	3 799	14	35	5	22 913
2001	40	11	126	460	1 074	2 696	166	698	3 628	1 795	1	16	1	10 712
2002	0	0	0	1	14	3	0	0	9	2	0	0	0	29
Inconnue	5	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	8
TOTAL	3 913	1 859	9 278	9 592	50 596	77 285	9 486	42 492	110 074	59 136	1 020	554	245	375 530

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

Année du véhicule	Juridiction													TOTAL
	Terre-Neuve	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 1984	194	838	769	303	640	3 847	1 148	5 968	16 460	2 276	153	122	16	32 734
1984	57	125	114	91	227	1 043	202	459	954	245	7	18	2	3 544
1985	76	130	191	111	371	1 738	288	635	1 610	314	24	20	0	5 508
1986	79	172	191	124	459	2 395	340	739	1 856	419	19	12	0	6 805
1987	101	191	270	189	736	3 320	385	732	1 648	500	16	9	4	8 101
1988	136	167	304	181	951	3 599	401	824	2 259	574	27	20	1	9 444
1989	146	118	288	163	748	3 889	392	676	2 108	528	28	30	2	9 116
1990	94	99	205	192	728	3 677	344	675	2 336	901	30	29	3	9 313
1991	104	57	131	123	424	2 394	209	469	1 807	497	18	23	8	6 264
1992	83	31	156	86	587	2 453	269	440	1 493	675	36	22	6	6 337
1993	79	43	212	154	914	3 618	441	657	2 034	620	22	20	1	8 815
1994	132	57	324	173	1 610	5 243	671	838	3 135	753	28	39	5	13 008
1995	175	86	477	266	2 263	8 697	798	999	3 791	819	31	62	13	18 477
1996	139	54	371	175	1 557	6 216	726	767	2 992	742	49	51	9	13 848
1997	127	24	279	169	1 579	6 198	686	786	3 542	811	48	49	5	14 303
1998	186	46	515	198	2 841	10 317	1 048	1 606	5 123	742	71	58	12	22 763
1999	163	60	583	273	3 096	11 753	1 126	2 438	4 464	710	55	54	24	24 799
2000	196	59	655	242	3 322	12 667	1 158	2 662	4 479	620	48	51	6	26 165
2001	65	21	229	109	1 417	5 160	438	824	2 697	381	2	21	2	11 366
2002	1	0	1	2	4	11	1	0	12	2	0	0	0	34
Inconnue	4	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	11
TOTAL	2 337	2 378	6 265	3 324	24 481	98 235	11 071	23 194	64 800	13 129	712	710	119	250 755

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

Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les

Autobus

Année du véhicule	Juridiction													TOTAL
	Terre-Neuve	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 1984	40	11	101	713	533	1 315	308	482	2 419	933	43	8	6	6 912
1984	3	1	24	140	179	171	72	149	230	129	7	4	0	1 109
1985	6	2	34	109	204	367	239	207	317	132	2	1	4	1 624
1986	21	4	64	124	217	416	168	214	368	195	4	1	0	1 796
1987	202	3	73	130	214	747	178	364	445	233	3	4	0	2 596
1988	220	2	114	160	455	1 209	257	232	559	336	12	2	1	3 559
1989	184	1	96	118	910	1 623	183	250	656	460	7	1	0	4 489
1990	143	1	133	187	1 091	2 099	140	278	679	467	12	2	0	5 232
1991	120	0	130	77	1 161	1 877	201	217	581	564	7	1	2	4 938
1992	115	2	75	82	1 145	1 838	188	172	595	450	4	0	0	4 666
1993	49	0	100	96	967	1 526	178	180	557	383	2	1	0	4 039
1994	23	0	52	39	1 471	1 302	256	112	403	422	10	1	0	4 091
1995	28	0	185	158	973	1 862	177	120	525	557	13	0	1	4 599
1996	22	2	70	20	1 213	1 933	174	148	433	596	14	0	0	4 625
1997	46	0	103	125	1 183	1 588	157	148	688	404	16	2	1	4 461
1998	35	0	188	185	1 101	1 985	198	169	715	708	6	3	0	5 293
1999	57	0	99	91	1 441	2 409	231	207	787	578	4	23	0	5 927
2000	52	18	171	94	1 277	2 257	194	115	788	605	7	7	1	5 586
2001	0	1	2	9	634	658	30	21	308	184	0	8	0	1 855
2002	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3
Inconnue	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
TOTAL	1 366	48	1 814	2 659	16 371	27 183	3 529	3 785	12 053	8 336	173	69	16	77 402

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

Estimations du

Nombre de véhicules dans le champ de l'enquête selon le type de véhicule et la juridiction

Juridiction	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Terre-Neuve	239 722	A	3 860	A	1 741	C	1 238	B	246 562	A
Île-du-Prince-Édouard	69 612	A	1 609	B	2 225	A	48	A	73 494	A
Nouvelle-Écosse	493 203	A	8 962	A	6 162	A	1 812	A	510 139	A
Nouveau-Brunswick	418 435	A	6 817	B	3 001	B	1 731	D	429 985	A
Québec	3 756 876	A	44 810	B	23 996	A	15 140	A	3 840 822	A
Ontario	6 266 221	A	71 944	A	97 346	A	24 490	B	6 460 001	A
Manitoba	566 643	A	8 180	B	10 840	A	3 559	A	589 222	A
Saskatchewan	599 182	A	39 111	B	20 758	A	3 429	C	662 481	A
Alberta	1 918 364	A	83 251	B	62 894	A	11 484	B	2 075 992	A
Colombie-Britannique	2 187 187	A	48 639	B	12 214	B	8 336	A	2 256 376	A
Territoire du Yukon	18 167	A	720	C	701	B	174	A	19 761	A
Territoires du Nord-Ouest	17 845	A	440	C	669	C	72	A	19 026	A
Nunavut	2 350	A	4	C		F		F	2 354	A
Total - Canada	16 553 807	A	318 346	A	242 548	A	71 512	A	17 186 213	A

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

Estimations du total au Canada du

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

Année du véhicule	Type de véhicule									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Postérieur à 1998	2 548 453	B	37 288	C	50 560	B	10 906	D	2 647 206	B
1996 - 1998	3 193 240	A	38 955	C	56 060	B	16 055	C	3 304 310	A
1992 - 1995	4 332 307	A	63 633	C	43 222	C	10 391	D	4 449 552	A
1988 - 1991	4 104 570	B	50 571	C	41 315	D	18 753	B	4 215 209	A
Antérieur à 1988	2 375 238	B	127 899	B	51 391	C	15 407	B	2 569 936	B
Total	16 553 807	A	318 346	A	242 548	A	71 512	A	17 186 213	A

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

Estimations du total au Canada du

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

Type de carrosserie du véhicule	Type de véhicule									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Voiture	9 575 567	A		F	...	...	...	...	9 577 937	A
Familiale de type "station-wagon"	500 357	D		...	...	...	...	...	500 357	D
Fourgonnette	2 492 842	B	19 033	E	...	...	8 575	E	2 520 450	B
Véhicule utilitaire sport	1 254 178	C		...	...	...	...	...	1 254 178	C
Camionnette de type "pick-up"	2 668 200	B	70 553	C		F		...	2 741 520	B
Camion porteur		F	211 922	B	76 717	B		...	323 108	B
Semi-remorque		...		F	163 064	A		...	172 612	B
Autobus		F		...		...	62 937	A	63 376	A
Autre		F		F		...		...		F
Total	16 553 807	A	318 346	A	242 548	A	71 512	A	17 186 213	A

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

Estimations du total au Canada du

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

Type de carburant	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Essence	16 141 994	A	141 405	B	12 263	E	11 918	C	16 307 580	A
Diesel	392 904	D	170 001	B	230 285	A	54 619	A	847 808	B
Autre		F		F		...	4 976	E		F
Total	16 553 807	A	318 346	A	242 548	A	71 512	A	17 186 213	A

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

Estimations du nombre de

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

Juridiction	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Terre-Neuve	1 042,5	C	20,7	E	29,8	E	9,0	E	1 102,0	C
Île-du-Prince-Édouard	242,7	C		F	7,9	E		F	252,9	C
Nouvelle-Écosse	1 943,2	D		F	112,1	C		F	2 115,5	D
Nouveau-Brunswick	1 524,7	C	26,1	E	21,6	E		F	1 580,4	C
Québec	14 190,8	B	143,5	D	701,7	C	111,9	D	15 147,9	B
Ontario	24 320,3	B	413,4	E	2 188,3	C	175,8	D	27 097,9	B
Manitoba	1 950,1	B	45,9	D	283,2	C	14,5	E	2 293,6	B
Saskatchewan	2 786,9	E	120,8	E	228,3	E	21,9	D	3 157,9	D
Alberta	8 097,3	B	271,2	E	1 033,4	C	49,9	D	9 451,8	B
Colombie-Britannique	8 217,0	B	191,3	E	120,3	D	59,3	D	8 587,9	B
Territoire du Yukon	54,7	B	3,0	E	17,7	E		F	75,7	B
Territoires du Nord-Ouest	30,9	B		F		F		F	45,9	C
Nunavut	2,6	D		F		F		F	2,6	D
Total - Canada	64 403,9	A	1 288,1	B	4 758,1	B	462,0	B	70 912,0	A

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

Estimations du nombre de

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

Juridiction	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Terre-Neuve	1 830,5	E		F		F	51,9	D	1 949,0	E
Île-du-Prince-Édouard	384,5	E		F		F		F		F
Nouvelle-Écosse	3 035,4	E		F		F	383,8	E	3 635,8	E
Nouveau-Brunswick	2 591,5	E		F		F	153,6	E	2 807,7	E
Québec	19 875,3	B	195,8	D	750,6	E	1 911,1	E	22 732,8	C
Ontario	39 303,8	C		F		F	1 681,8	E	44 044,9	D
Manitoba	3 114,0	C	59,4	E	299,3	E		F	3 722,1	D
Saskatchewan		F		F	269,6	E	171,7	E		F
Alberta	14 420,3	D	407,8	E	1 232,1	E	334,9	E	16 395,1	D
Colombie-Britannique	13 103,9	D		F	131,8	E	665,7	E	14 237,6	D
Total - provinces	102 619,3	B	2 133,3	D	5 131,5	D	5 606,4	C	115 490,5	C

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

Estimations du total au Canada du nombre de

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

Année du véhicule	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Postérieur à 1998	14 268,7	B	342,5	E	1 693,0	C	55,1	E	16 359,3	B
1996 - 1998	13 642,4	B	269,5	D	1 926,7	C	156,0	E	15 994,8	B
1992 - 1995	18 472,6	B	381,8	D	555,2	D	59,9	E	19 469,4	B
1988 - 1991	12 680,2	B	209,3	D	496,6	E	96,6	D	13 482,7	B
Antérieur à 1988	5 340,0	C	84,9	E		F	94,4	D	5 605,8	C
Total	64 403,9	A	1 288,1	B	4 758,1	B	462,0	B	70 912,0	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Année du véhicule										
Postérieur à 1998	22 698,6	D		F	1 791,7	E	1 390,5	E	26 513,2	E
1996 - 1998	23 623,9	C	515,2	E	2 122,2	E	1 322,7	E	27 584,0	D
1992 - 1995	29 667,6	C	566,0	E	603,3	E	938,3	E	31 775,1	D
1988 - 1991	19 154,9	D		F		F	1 463,2	E	21 470,0	D
Antérieur à 1988	7 474,2	D	93,4	E		F	491,8	E	8 148,2	E
Total	102 619,3	B	2 133,3	D	5 131,5	D	5 606,4	C	115 490,5	C

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

Estimations 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 carrosserie du véhicule	Type de véhicule									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Voiture	33 439,5	A		F		...		...	33 439,9	A
Familiale de type "station-wagon"	1 508,2	E		...		...		...	1 508,2	E
Fourgonnette	11 667,2	C		F		...	36,3	E	11 829,1	C
Véhicule utilitaire sport	5 857,7	D		...		...		...	5 857,7	D
Camionnette de type "pick-up"	11 366,9	C	313,7	E		F		...	11 715,5	C
Camion porteur		F	791,4	C	366,1	D		...	1 459,1	D
Semi-remorque		...		F	4 357,1	B		...	4 397,0	B
Autobus		F		...		...	425,7	B	427,2	B
Autre		F		F		...		...		F
Total	64 403,9	A	1 288,1	B	4 758,1	B	462,0	B	70 912,0	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

Type de carrosserie du véhicule	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Voiture	50 767,4	B		F	...		...		50 767,8	C
Familiale de type "station-wagon"		F		...	...		...			F
Fourgonnette	20 187,2	D		F	...		F		20 685,9	E
Véhicule utilitaire sport		F		...	...		...			F
Camionnette de type "pick-up"	16 289,7	D	584,6	E		F		...	16 939,2	E
Camion porteur		F		F		F		...		F
Semi-remorque		...		F	4 629,4	D		...	4 706,2	D
Autobus		F		...	...		5 395,9	C	5 400,6	C
Autre		F		F	...		...			F
Total	102 619,3	B	2 133,3	D	5 131,5	D	5 606,4	C	115 490,5	C

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

Estimations du total au Canada du nombre de

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

Type de carburant	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Essence	62 445,8	A	265,5	D		F	36,3	E	62 778,9	A
Diesel	1 890,1	E	1 004,9	C	4 726,8	B	391,5	B	8 013,2	B
Autre		F		F		...	34,2	E		F
Total	64 403,9	A	1 288,1	B	4 758,1	B	462,0	B	70 912,0	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

Type de carburant	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Essence	99 251,4	B	395,4	E		F		F	100 107,4	C
Diesel		F	1 715,3	E	5 080,4	D	4 749,2	C	14 824,9	D
Autre		F		F		...	447,8	E	558,3	E
Total	102 619,3	B	2 133,3	D	5 131,5	D	5 606,4	C	115 490,5	C

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

Jour de la semaine	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Dimanche	6 914,4	B	55,4	E	319,8	E	20,1	E	7 309,7	C
Lundi	9 758,8	B	224,2	C	759,8	D	80,0	B	10 822,7	B
Mardi	9 966,1	B	214,9	D	739,9	C	81,7	B	11 002,6	B
Mercredi	9 659,1	B	218,1	D	903,0	D	81,4	B	10 861,6	B
Jeudi	8 834,8	B	263,3	D	797,9	C	93,3	B	9 989,4	B
Vendredi	10 247,1	B	249,4	D	808,1	D	87,5	C	11 392,1	C
Samedi	8 935,4	B	58,6	E	398,1	E	17,5	E	9 409,7	B
Total	64 315,6	A	1 284,0	B	4 726,7	B	461,5	B	70 787,7	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

Jour de la semaine	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Dimanche	11 847,2	C	99,6	E	349,2	E		F	12 578,6	C
Lundi	14 944,5	B	361,3	D	823,8	D	1 089,1	D	17 218,8	C
Mardi	16 187,5	C		F	789,3	D	787,1	D	18 127,7	D
Mercredi	14 962,5	C	396,7	E	985,4	D	942,8	D	17 287,3	C
Jeudi	13 471,5	B		F	889,6	C	1 189,6	D	15 984,7	C
Vendredi	15 330,7	B	394,3	D	851,6	D	1 143,3	C	17 719,9	C
Samedi	15 875,4	C	83,5	E		F	171,8	E	16 573,4	C
Total	102 619,3	B	2 133,3	D	5 131,5	D	5 606,4	C	115 490,5	C

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Âge du conducteur										
Moins de 20 ans	816,4	E		F		F		F	817,0	E
20 à 24 ans		F		F		F		F		F
25 à 34 ans	10 334,1	C	313,1	E		F	63,1	E	11 567,2	D
35 à 44 ans	15 832,5	B	389,5	D	1 618,1	D	179,4	D	18 019,5	C
45 à 54 ans	17 247,1	C	251,3	E	1 558,6	E	145,3	D	19 202,2	C
55 à 64 ans	9 510,7	C		F		F	65,6	D	10 147,4	C
65 ans et plus	6 965,1	C		F		F		F	7 088,0	D
Total	64 315,6	A	1 284,0	B	4 726,7	B	461,5	B	70 787,7	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Âge du conducteur										
Moins de 20 ans	1 663,0	E		F		F		F		F
20 à 24 ans		F		F		F		F		F
25 à 34 ans	14 751,0	C	449,8	E		F		F	16 833,1	D
35 à 44 ans	26 164,3	C		F	1 844,3	E	2 541,6	D	31 104,9	C
45 à 54 ans	28 193,1	C	425,8	E	1 622,1	E	1 054,6	E	31 295,6	D
55 à 64 ans	14 049,0	C		F		F		F	15 903,4	C
65 ans et plus	11 160,6	C		F		F		F	11 601,2	D
Total	102 619,3	B	2 133,3	D	5 131,5	D	5 606,4	C	115 490,5	C

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Sexe du conducteur										
Homme	44 257,0	B	1 222,7	C	4 699,2	C	318,7	C	50 497,5	B
Femme	20 058,6	B		F		F	142,8	C	20 290,2	C
Total	64 315,6	A	1 284,0	B	4 726,7	B	461,5	B	70 787,7	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Sexe du conducteur										
Homme	71 311,3	B	2 028,6	D	5 104,0	D	3 824,5	D	82 268,4	C
Femme	31 307,9	C		F		F	1 781,9	D	33 222,1	C
Total	102 619,3	B	2 133,3	D	5 131,5	D	5 606,4	C	115 490,5	C

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

Heure du jour	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
00h00 à 05h59	1 307,8	C		F	653,0	E	13,0	E	2 039,5	C
06h00 à 11h59	21 549,3	B	533,6	C	1 419,0	C	186,9	B	23 688,9	B
12h00 à 17h59	28 624,3	B	541,9	C	1 642,2	D	197,5	B	31 005,9	B
18h00 à 23h59	12 834,1	B		F	1 012,4	D	64,1	E	14 053,5	C
Total	64 315,6	A	1 284,0	B	4 726,7	B	461,5	B	70 787,7	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

Heure du jour	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
00h00 à 05h59	1 856,5	C		F		F		F	2 820,7	D
06h00 à 11h59	31 566,9	B	877,9	D	1 567,4	D	2 334,7	C	36 346,9	C
12h00 à 17h59	47 365,3	B	902,3	D	1 798,1	D	2 330,3	C	52 396,0	C
18h00 à 23h59	21 830,6	C		F	1 081,3	D		F	23 926,9	C
Total	102 619,3	B	2 133,3	D	5 131,5	D	5 606,4	C	115 490,5	C

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Transport de marchandises dangereuses										
Déclaré - oui		F		F	354,9	E		...	557,9	E
Déclaré - non	64 205,7	B	1 190,9	C	4 371,8	C	461,5	B	70 229,8	B
Total	64 315,6	A	1 284,0	B	4 726,7	B	461,5	B	70 787,7	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Transport de marchandises dangereuses										
Déclaré - oui		F		F	373,9	E		...	580,5	E
Déclaré - non	102 509,4	B	2 036,6	D	4 757,6	D	5 606,4	C	114 910,0	C
Total	102 619,3	B	2 133,3	D	5 131,5	D	5 606,4	C	115 490,5	C

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de jour										
Fin de semaine et les jours fériés	16 441,6	B	123,8	E	744,5	E	39,0	E	17 348,9	B
Les jours de la semaine	47 874,0	B	1 160,2	C	3 982,2	C	422,5	B	53 438,9	B
Total	64 315,6	A	1 284,0	B	4 726,7	B	461,5	B	70 787,7	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

Type de jour	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Fin de semaine et les jours fériés	28 946,3	B	194,2	E		F	467,8	E	30 432,1	C
Les jours de la semaine	73 673,0	B	1 939,1	D	4 307,6	C	5 138,6	C	85 058,4	C
Total	102 619,3	B	2 133,3	D	5 131,5	D	5 606,4	C	115 490,5	C

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

Type de route	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Routes avec vitesse maximale affichée de 80km/h ou plus	32 834,5	B	502,9	D	2 982,9	D	133,6	D	36 453,9	C
Autres routes	31 481,1	B	781,1	D	1 743,8	D	327,9	C	34 333,9	B
Total	64 315,6	A	1 284,0	B	4 726,7	B	461,5	B	70 787,7	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

Type de route	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Routes avec vitesse maximale affichée de 80km/h ou plus	55 648,7	B	888,8	E	3 189,8	D	2 092,4	E	61 819,6	C
Autres routes	46 970,6	B	1 244,6	E		F	3 514,0	C	53 670,9	B
Total	102 619,3	B	2 133,3	D	5 131,5	D	5 606,4	C	115 490,5	C

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Estimations pour	
	Vehicules jusqu'à 4,5 t	
Âge des passagers		
Moins de 5 ans		F
5 - 14 ans	5 119,8	C
15 ans et plus	92 745,4	B
Total	102 619,3	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

Passagers-km et véhicules-km pour les autobus par la raison du déplacement

	Estimations du			
	Passagers-km ('000 000)		Véhicules-km ('000 000)	
Raison du déplacement				
Transport urbain	.		154,8	E
Interurbain régulier		F		F
École	3 645,3	D	192,8	C
Nolisé	757,4	E	31,1	E
Autre		F	36,1	E
Total	5 606,4	C	461,5	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

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

	Vehicule group					
	Voiture et familiale de type "station-wagon"		Autre jusqu'à 4,5 t		Total	
Raison du déplacement						
Pour se rendre à la maison	10 413,5	B	7 943,4	C	18 356,9	B
Pour se rendre au travail ou à l'école	6 747,8	B	4 586,8	C	11 334,6	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	7 592,7	B	5 052,2	C	12 644,9	B
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	4 401,5	C	2 668,9	C	7 070,4	B
Pour se rendre quelque part	3 709,8	D	3 672,4	E	7 382,3	C
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F	2 209,4	E		F
(Travail) appel de service		F	2 045,8	E	2 334,4	E
(Travail) autre type de travail	1 035,7	E	1 220,4	E	2 256,1	D
Total	34 916,3	A	29 399,3	B	64 315,6	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

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

	Groupe de véhicules					
	Voiture et familiale de type "station-wagon"		Autre jusqu'à 4,5 t		Total	
Raison du déplacement						
Pour se rendre à la maison	15 550,3	B		F	30 110,4	C
Pour se rendre au travail ou à l'école	8 585,7	C	6 743,9	D	15 329,5	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	12 484,3	C	8 382,3	D	20 866,6	B
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	7 901,5	C	5 888,1	D	13 789,5	C
Pour se rendre quelque part	6 926,6	E	7 042,7	E	13 969,4	D
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F		F		F
(Travail) appel de service		F	2 262,0	E	2 570,7	E
(Travail) autre type de travail	1 196,5	E	1 491,4	E	2 687,9	D
Total	53 734,4	B	48 884,9	C	102 619,3	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

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

		Type de véhicule			
		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus	
Groupe de véhicules	Raison du déplacement				
Camion porteur	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	535,2	D		F
	Vide		F		F
	Autre type de travail	120,2	E		F
	Non liée au travail		F		F
	Total	1 244,1	C	400,0	D
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		...		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	3 475,8	D
	Vide		...	628,3	E
	Autre type de travail		...		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	4 326,6	B
Total	Appel de service	107,9	E		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	542,7	C	3 709,7	D
	Vide	87,5	E	642,0	E
	Autre type de travail	120,2	E		F
	Non liée au travail	425,7	E	195,6	E
	Total	1 284,0	B	4 726,7	B

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

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

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

		Type de véhicule			
		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus	
Groupe de véhicules	Raison du déplacement				
Camion porteur	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F		F
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F		F
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		...		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	3 721,3	D
	Vide		...		F
	Autre type de travail		...		F
	Non liée au travail		F		F
	Total		F	4 629,4	D
Total	Appel de service	139,5	E		F
	Transport de marchandises ou d'équipement	631,4	D	3 974,4	D
	Vide		F		F
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	893,1	E		F
	Total	2 133,3	D	5 131,5	D

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

		Type de véhicule									
		Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de jour	Heure du jour										
Fin de semaine et les jours fériés	00h00 à 05h59	360,2	D		F	135,1	E		F	502,1	D
	06h00 à 11h59	4 931,2	B	48,5	E		F	10,4	E	5 200,5	B
	12h00 à 17h59	7 825,9	B	56,0	E		F	16,1	E	8 114,6	B
	18h00 à 23h59	3 324,3	C		F	182,4	E	10,6	E	3 531,6	C
	Total	16 441,6	B	123,8	E	744,5	E	39,0	E	17 348,9	B
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	947,6	C		F	518,0	E	11,0	E	1 537,4	C
	06h00 à 11h59	16 618,1	B	485,1	C	1 208,6	C	176,5	B	18 488,4	B
	12h00 à 17h59	20 798,4	B	485,9	C	1 425,6	C	181,4	B	22 891,3	B
	18h00 à 23h59	9 509,9	B	128,5	E	830,0	D	53,5	E	10 521,9	B
	Total	47 874,0	B	1 160,2	C	3 982,2	C	422,5	B	53 438,9	B
Total	00h00 à 05h59	1 307,8	C		F	653,0	E	13,0	E	2 039,5	C
	06h00 à 11h59	21 549,3	B	533,6	C	1 419,0	C	186,9	B	23 688,9	B
	12h00 à 17h59	28 624,3	B	541,9	C	1 642,2	D	197,5	B	31 005,9	B
	18h00 à 23h59	12 834,1	B		F	1 012,4	D	64,1	E	14 053,5	C
	Total	64 315,6	A	1 284,0	B	4 726,7	B	461,5	B	70 787,7	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

		Type de véhicule									
		Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de jour	Heure du jour										
Fin de semaine et les jours fériés	00h00 à 05h59	554,0	D		F		F		F	735,6	D
	06h00 à 11h59	7 794,1	B	67,2	E		F		F	8 164,3	C
	12h00 à 17h59	14 181,8	B	87,7	E		F		F	14 694,9	C
	18h00 à 23h59	6 416,5	D		F	198,9	E		F	6 837,4	E
	Total	28 946,3	B	194,2	E		F	467,8	E	30 432,1	C
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59		F		F		F		F		F
	06h00 à 11h59	23 772,9	B	810,7	D	1 326,9	C	2 272,2	C	28 182,6	C
	12h00 à 17h59	33 183,5	B	814,6	D	1 558,9	D	2 144,1	C	37 701,0	C
	18h00 à 23h59	15 414,1	B		F		F		F	17 089,6	C
	Total	73 673,0	B	1 939,1	D	4 307,6	C	5 138,6	C	85 058,4	C
Total	00h00 à 05h59	1 856,5	C		F		F		F	2 820,7	D
	06h00 à 11h59	31 566,9	B	877,9	D	1 567,4	D	2 334,7	C	36 346,9	C
	12h00 à 17h59	47 365,3	B	902,3	D	1 798,1	D	2 330,3	C	52 396,0	C
	18h00 à 23h59	21 830,6	C		F	1 081,3	D		F	23 926,9	C
	Total	102 619,3	B	2 133,3	D	5 131,5	D	5 606,4	C	115 490,5	C

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

		Type de véhicule									
		Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Groupe d'âge du conducteur	Sexe du conducteur										
Moins de 25 ans	Homme		F		F		F		F		F
	Femme		F		F		F		F		F
	Total		F		F		F		F		F
25 - 55 ans	Homme	29 219,6	B	911,0	C	4 006,1	D	253,2	D	34 390,0	C
	Femme	14 194,1	C		F		F	134,5	C	14 398,9	C
	Total	43 413,7	B	953,8	C	4 033,6	D	387,8	C	48 788,9	B
55 ans et plus	Homme	13 217,5	C		F		F	64,3	D	13 955,3	C
	Femme	3 258,3	D		F		F		F	3 280,1	D
	Total	16 475,8	B		F		F	72,6	D	17 235,4	C
Total	Homme	44 257,0	B	1 222,7	C	4 699,2	C	318,7	C	50 497,5	B
	Femme	20 058,6	B		F		F	142,8	C	20 290,2	C
	Total	64 315,6	A	1 284,0	B	4 726,7	B	461,5	B	70 787,7	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

		Type de véhicule									
		Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Groupe d'âge du conducteur	Sexe du conducteur										
Moins de 25 ans	Homme	3 221,6	E		F		F		F		F
	Femme		F		F		F		F		F
	Total		F		F		F		F		F
25 - 55 ans	Homme	47 327,4	C	1 356,7	D	4 371,3	D	2 679,4	E	55 734,9	C
	Femme	21 780,9	C		F		F	1 616,7	D	23 498,8	C
	Total	69 108,4	B	1 430,4	D	4 398,8	D	4 296,1	D	79 233,6	C
55 ans et plus	Homme	20 762,2	C		F		F		F	22 869,2	C
	Femme	4 447,4	D		F		F		F	4 635,4	E
	Total	25 209,6	B		F		F	1 287,3	E	27 504,6	C
Total	Homme	71 311,3	B	2 028,6	D	5 104,0	D	3 824,5	D	82 268,4	C
	Femme	31 307,9	C		F		F	1 781,9	D	33 222,1	C
	Total	102 619,3	B	2 133,3	D	5 131,5	D	5 606,4	C	115 490,5	C

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de carburant										
Essence	7 824,9	B	65,3	E		F	12,1	E	7 913,8	B
Diesel		F	240,6	D	1 988,1	D	135,4	C	2 706,5	C

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

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications de Statistique Canada

Catalogue

- 53-223-XIE **Enquête sur les véhicules au Canada** – *Annuel*. Anglais.
- 53-223-XIF **Enquête sur les véhicules au Canada** – *Annuel*. Français.
- 50-002-XIB **Transport terrestre et maritime** - *Bulletin de Service* - Huit numéros par année. Bilingue.
- 51-004-XIB **Aviation** - *Bulletin de service* - Bilingue. Mensuel.
- 51-203-XIB **Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens** - *Annuel*. Bilingue.
- 51-204-XIE **Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur** – *Annuel*. Anglais.
- 51-204-XIF **Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic intérieur** – *Annuel*. Français
- 51-206-XIB **Aviation civile canadienne** - *Annuel*. Bilingue.
- 51-207-XIB **Statistique des affrètements aériens** - *Annuel*. Bilingue.
- 52-001-XIE **Chargements ferroviaires** – *Mensuel*. Anglais.
- 52-001-XIF **Chargements ferroviaires** – *Mensuel*. Français.
- 52-216-XIB **Le transport ferroviaire au Canada** - *Annuel*. Bilingue
- 53-215-XIB **Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain** - *Annuel*. Bilingue.
- 53-218-XIB **Véhicules automobiles, ventes de carburants** - *Annuel*. Bilingue
- 53-222-XIB **Le camionnage au Canada** - *Annuel*. Bilingue.
- 54-205-XIB **Le transport maritime au Canada** - *Annuel*. Bilingue.
- 66-001-PPB **Voyages internationaux, renseignements provisoires** (Touriscope) - *Mensuel*. Bilingue.
- 66-201-XIB **Voyages internationaux** - *Annuel*. Bilingue.
- 87-003-XIB **Info-voyages** - *Trimestriel*. Bilingue.

Pour obtenir une publication, veuillez téléphoner au 1 613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1 613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada seulement, composez le 1 800-770-1033. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Comment obtenir les analyses et les données économiques dont vous avez besoin sur le secteur des transports

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports... des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;

- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec :

Tricia Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
Immeuble Principal, Pièce 1506
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: Tricia.Trepanier@statcan.ca

Gord Baldwin, Directeur Adjoint
Division des transports
Téléphone: (613) 951-0407
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: Gord.Baldwin@statcan.ca

John Ross
Chef
Section de camionnage
Téléphone: (613) 951-1922
Télécopieur: (613) 951-0579
Internet: John.Ross@statcan.ca

Doug O' Keefe
Chef
Section des transports multimodaux
Téléphone: (613) 951-0291
Télécopieur: (613) 951-0009
Internet: Doug.O'Keefe@statcan.ca

Chef
Centre des statistiques de l'aviation
Téléphone: (613) 951-8699
Télécopieur: (613) 951-0010
Internet:

Normes de service à la clientèle Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois et dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.