

Caractéristiques du parc automobile et de son utilisation, 2000

Enquête sur les véhicules au Canada

L'Enquête sur les véhicules au Canada (EVC) de Transports Canada est la première enquête à recueillir des données sur les principales caractéristiques du parc de véhicules routiers au Canada et de son utilisation. Mise en oeuvre intégralement à compter du quatrième trimestre de 1999, l'EVC est une enquête trimestrielle menée auprès d'environ 20 000 propriétaires de véhicules par année choisis par échantillonnage dans toutes les provinces et tous les territoires. Toutes les catégories de véhicules, depuis les automobiles jusqu'aux camions les plus lourds en passant par les autobus, sont inclus dans la population de l'enquête (les motocyclettes, les véhicules tous terrains et le matériel spécial comme les déneigeuses ne sont pas compris). Chaque propriétaire de véhicule choisi reçoit un carnet dans lequel il est prié d'inscrire tous les déplacements effectués au cours d'une période de sept jours. *(Remarque : Les carnets des activités de conduite sont envoyés uniquement aux résidents des provinces; les résidents des territoires reçoivent une carte postale sur laquelle on leur demande de n'indiquer que les lectures de l'odomètre pendant sept jours. Par conséquent, comme elles reposent sur des renseignements fondés sur les déplacements, par exemple des passager-km, de nombreuses estimations présentées plus bas ne sont pas disponibles pour les territoires.)* Les résultats individuels sont recueillis et pondérés par Statistique Canada, puis agrégés pour produire des estimations globales. L'EVC couvre les principaux aspects de l'utilisation des véhicules automobiles, c'est-à-dire les caractéristiques des véhicules, les caractéristiques des déplacements et les caractéristiques des conducteurs. Voici donc les principales données recueillies à l'aide de l'EVC pour 2000, première année complète pour de laquelle l'enquête ait été menée.

Caractéristiques du parc automobile

Nombre de véhicules entrant dans le champ de l'enquête par province et territoire

Le parc automobile comptait 17,3 millions de véhicules au Canada en 2000, répartis comme suit : 16,6 millions de véhicules légers (moins de 4 500 kg), 320 000 camions poids moyen (entre 4 500 et 10 000 kg), 255 000 camions poids lourd (plus de 10 000 kg) et plus de 74 000 autobus. Le tableau 1 montre la répartition par province et territoire.

Les propriétaires de véhicules de l'Ontario et du Québec représentaient environ 60 % des véhicules routiers, mais environ 50 % des véhicules lourds et 57 % des autobus. La région de l'Atlantique représentait 7,5 % du parc total et 6,3 % du parc de camions poids lourd, tandis que les provinces des Prairies représentaient près de 1/5 du parc total et près de 37 % du parc de camions poids lourd et que l'Alberta représentait à elle seule le quart du parc national de camions poids lourd. La Colombie-Britannique représentait 13 % du parc total, mais seulement 6 % du parc de camions poids lourd, tandis que les territoires représentaient environ 0,3 % du parc total et 0,8 % du parc de camions poids lourd.

Tableau 1 : Nombre de véhicules par catégorie de poids et province et territoire, 2000

	Véhicules légers			Camions poids moyen			Camions poids lourd			Autobus			Ensemble des véhicules		
	Nom- bre	Part	Par habi- tant	Nom- bre	Part	Par habi- tant	Nom- bre	Part	Par habi- tant	Nom- bre	Part	Par habi- tant	Nom- bre	Part	Par habi- tant
T.-N.	240,5	1,4	446	3,5	1,1	7	2,6	1,0	5	1,3	1,7	2,4	248,0	1,4	460
Î.-P.-É.	71,7	0,4	516	1,8	0,6	13	2,4	0,9	17	0,1	0,1	0,4	76,0	0,4	547
N.-É.	501,4	3,0	533	7,9	2,5	8	6,9	2,7	7	1,8	2,4	1,9	518,1	3,0	551
N.-B.	422,9	2,5	559	7,5	2,4	10	4,2	1,6	6	1,9	2,6	2,5	436,5	2,5	577
Qc.	3 781,5	22,7	513	43,7	13,7	6	31,7	12,4	4	15,9	21,5	2,2	3 872,7	22,4	525
Ont.	6 268,6	37,7	537	69,3	21,7	6	97,3	38,1	8	26,1	35,3	2,2	6 461,4	37,4	554
Man.	581,8	3,5	507	9,0	2,8	8	10,7	4,2	9	3,4	4,6	3,0	605,0	3,5	527
Sask.	615,8	3,7	602	44,9	14,0	44	21,5	8,4	21	3,8	5,1	3,7	686,0	4,0	670
Alb.	1 909,8	11,5	637	81,8	25,6	27	61,4	24,0	20	11,4	15,4	3,8	2 064,3	11,9	689
C.-B.	2 206,5	13,3	543	48,0	15,0	12	14,6	5,7	4	8,1	11,0	2,0	2 277,2	13,2	560
Yukon	21,3	0,1	695	1,2	0,4	39	0,9	0,4	30	0,2	0,3	7,5	23,6	0,1	771
T.N.-O.	17,9	0,1	426	0,6	0,2	14	1,0	0,4	24	0,05	0,1	1,1	19,6	0,1	465
Nunavut	2,5	0,01	90	0,2	0,1	8	0,2	0,1	5	0,0	0,01	0,1	2,9	0,0	103
Canada	16 642,1	100	541	319,5	100	10	255,5	100	8	74,1	100	2,4	17 291,3	100	562

Nombre : milliers de véhicules entrant dans le champ de l'enquête

Par habitant : nombre de véhicules par 1 000 habitants

Motorisation (propriété de véhicules par habitant)

Le tableau 1 présente également les estimations du nombre de propriétaires de véhicules par 1 000 habitants dans chaque province et territoire. Avec plus de 600 véhicules pour 1 000 personnes, l'Alberta, la Saskatchewan et le Yukon avaient les plus hauts taux de propriété de véhicules légers par habitant. Dans les autres provinces, en exceptant Terre-Neuve et les deux autres territoires, le taux de propriété de véhicules légers se situait entre 500 and 560 véhicules pour 1 000 personnes. Le taux pour l'ensemble du Canada s'établissait à 540 véhicules légers pour 1 000 personnes. On observait à peu près le même classement pour les deux catégories de camions. L'Alberta, la Saskatchewan et le Yukon affichaient les plus hauts taux de propriété de camions, tandis que la C.-B. et trois des quatre provinces de l'Atlantique avaient les taux les plus bas. En moyenne, il y avait 10 camions poids moyen et 8 camions poids lourd pour 1 000 personnes. Le taux de propriété, tous véhicules confondus, s'élevait à 562 véhicules pour 1 000 personnes, c'est-à-dire à environ deux personnes par véhicule.

Véhicule-kilomètres par catégorie de poids et par province et territoire

Le tableau 2 montre la distribution des véhicule-kilomètres par catégorie de poids des véhicules et par province et territoire. Un véhicule-km est une mesure de distance parcourue composite et constitue le principal outil utilisé pour mesurer l'activité de conduite des véhicules. Un véhicule conduit sur 10 kilomètres égale 10 véhicule-km, comme aussi 10 véhicules conduits sur 1 km chacun. Selon l'EVC, plus de 310 milliards de véhicule-km, toutes catégories de véhicules confondus, ont été parcourus au Canada en 2000. La très grande majorité l'a été par des véhicules légers, avec 282 milliards de véhicule-km ou 91 % du total, suivis des véhicules poids lourd, avec près de 21 milliards de véhicule-km (6,7 %), des camions poids moyen, avec environ 6 milliards de véhicule-km (2 %), et des autobus, avec 1,9 milliard de véhicule-km (0,6 %). (Un passager-kilomètre, qui mesure la distance totale parcourue par tous les passagers d'un véhicule, y compris le conducteur, est une autre mesure de l'activité qui sera présentée plus bas.)

Tableau 2 : Véhicule-kilomètres et utilisation par habitant par catégorie de poids et par province et territoire, 2000

	Véhicules légers			Camions poids moyen			Camions poids lourd			Autobus			Ensemble des véhicules		
	Mil-liards	Part	Par habitant	Mil-liards	Part	Par habitant	Mil-liards	Part	Par habitant	Mil-liards	Part	Par habitant	Mil-liards	Part	Par habitant
T.-N.	4,8	1,7	10 986	0,06	1,0	132	0,1	0,6	284	0,02	0,9	37	5,0	1,6	11 439
Î.-P.-É.	1,2	0,4	10 809	0,02	0,3	173	0,1	0,3	599	0,00	0,02	3	1,3	0,41	11 584
N.-É.	8,5	3,0	11 268	0,18	3,0	236	0,5	2,5	671	0,04	2,1	53	9,3	3,0	12 229
N.-B.	8,2	2,9	13 378	0,15	2,5	242	0,2	0,7	252	0,03	1,8	56	8,5	2,7	13 928
Qc.	62,9	22,3	10 550	1,30	22,0	219	3,5	17,0	590	0,46	24,2	77	68,2	22,0	11 436
Ont.	106,5	37,8	11 527	1,67	28,2	181	8,9	43,0	963	0,72	38,1	78	117,8	37,9	12 748
Man.	9,3	3,3	10 482	0,18	3,1	206	1,0	4,9	1147	0,06	3,2	68	10,6	3,4	11 904
Sask.	10,5	3,7	13 385	0,32	5,4	405	1,0	4,8	1252	0,09	4,6	112	11,9	3,8	15 154
Alb.	36,2	12,8	15 548	1,15	19,3	493	4,5	21,7	1929	0,30	16,0	130	42,1	13,6	18 100
C.-B.	33,3	11,8	10 160	0,88	14,9	269	0,8	3,9	247	0,16	8,6	50	35,1	11,3	10 726
Yukon	0,3	0,1	13 577	0,02	0,3	725	0,1	0,3	2949	0,01	0,4	356	0,4	0,1	17 611
T.N.-O.	0,2	0,1	7 496	0,01	0,1	171	0,1	0,3	2374	0,00	0,04	23	0,3	0,10	10 063
Nunavut	0,03	0,01	1 504	0,001	0,01	42	0,00	0,01	162	-	-	-	0,03	0,0	1 701
Canada	282,0	100	11 526	5,93	100	242	20,7	100	847	1,89	100	77	310,5	100	12 692

Note : le nombre par habitant correspond à la population de 16 ans ou plus

La distribution par province et territoire était en général proportionnelle à la population des provinces et territoires. L'Ontario affichait le plus de véhicule-km, avec près de 120 milliards ou 38 % du total. Le Québec venait au deuxième rang, avec 68 milliards ou 22 %, mais l'Alberta se classait troisième avec 42 milliards ou 13,6 %, et la C.-B., quatrième, avec 35 milliards ou 11,3 %. Les autres provinces représentaient chacune moins de 4 % du total.

L'activité des camions poids lourd était très concentrée dans trois provinces, qui représentaient à elles trois plus de 80 % du total : l'Ontario représentait 43 % des véhicule-km parcourus par des camions poids lourd, suivie de l'Alberta, avec plus de 21 %, et du Québec, avec 17 %.

Véhicule-km par personne

Le tableau 2 présente aussi les estimations du nombre de véhicule-km par habitant. Dans l'ensemble, la population âgée de 16 ans ou plus a conduit 12 700 km en 2000, dont 11 500 km dans des véhicules légers et plus de 1 000 km dans des camions poids moyen ou poids lourd. Les résidents de l'Alberta ont conduit le plus, avec plus de 18 000 km en moyenne, suivis des résidents du Yukon (17 600 km) et de ceux de la Saskatchewan (15 100 km). Les résidents de l'Ontario ont conduit 12 700 km au cours de l'année et les résidents du Québec, 11 400 km. Les résidents du Nouveau-Brunswick sont ceux qui ont conduit le plus, en moyenne, de tous les résidents du Canada atlantique, avec près de 14 000 km au cours de l'année.

Distance moyenne parcourue par véhicule

Le tableau 3 présente les estimations de la distance moyenne parcourue par catégorie de poids des véhicules et par province et territoire. En moyenne, les véhicules légers ont parcouru près de 17 000 km par année, la plupart des provinces étant regroupées autour de cette valeur. Terre-Neuve utilisait le plus ses véhicules légers, avec 20 000 km par année, tandis que la C.-B. utilisait relativement moins les siens, avec un peu plus de

15 000 km par année. Les camions poids moyen ont été conduits sur environ 18 500 km par année, la plus grande utilisation ayant été observée au Québec, avec près de 30 000 km par année. Les camions poids lourd représentent la catégorie la plus utilisée, avec plus de 80 000 km par année. Au Québec, les camions poids lourd ont été conduits en moyenne sur 111 000 km au cours de l'année, comparativement à plus de 90 000 km en Ontario et au Manitoba. Assez curieusement, à moins de 37 000 km par année, le N.-B. avait un des kilométrages moyens les plus bas. En moyenne, les autobus ont parcouru 25 500 km au cours de l'année, l'utilisation la plus forte ayant été enregistrée en Ontario, au Québec et au Yukon.

Tableau 3 : Distance moyenne parcourue, par catégorie de poids et par province et territoire, 2000

	Véhicules légers	Camions poids moyen	Camions poids lourd	Autobus	Ensemble des véhicules
T.-N.	20,0	16,3	47,0	12,5	20,2
Î.-P.-É.	16,5	10,4	27,4	5,3	16,7
N.-É.	17,0	22,5	73,2	22,3	17,9
N.-B.	19,3	19,5	36,7	18,0	19,5
Qc.	16,6	29,8	111,1	28,7	17,6
Ont.	17,0	24,1	91,5	27,6	18,2
Man.	16,0	20,4	95,1	17,7	17,5
Sask.	17,1	7,1	45,8	23,2	17,4
Alb.	18,9	14,0	73,1	26,6	20,4
C.-B.	15,1	18,4	55,3	20,0	15,4
Yukon	15,0	14,5	74,8	36,4	17,6
T.N.-O.	12,5	8,7	69,2	14,9	15,4
Nunavut	10,1	3,2	18,0	-	9,9
Canada	16,9	18,6	81,1	25,5	18,0

Distance moyenne parcourue : distance annuelle moyenne parcourue (en milliers de km)

Distribution par type de carrosserie

Le tableau 4 montre la répartition des principales mesures de l'utilisation des véhicules selon le type de carrosserie pour les 10 provinces réunies. En 2000, environ 10 millions de véhicules ou près des 3/5 du parc total de véhicules étaient des automobiles, auxquelles s'ajoutaient 400 000 voitures familiales. Les camionnettes légères étaient au nombre de 2,75 millions (soit à peu près 16 % du parc), suivies des fourgonnettes (2,2 millions) et des véhicules loisir travail (1,15 million ou près de 7 % du parc). Les camions légers et les fourgonnettes représentaient ensemble plus de 6 millions de véhicules ou plus de 35 % du parc total de véhicules. Les camions poids moyen et poids lourd (4 500 kg ou plus) étaient répartis entre les camions porteurs (c'est-à-dire que le tracteur et l'espace à marchandises forment une seule unité), qui représentaient 71 % de leur nombre total, et les combinaisons tracteur-remorque (le tracteur est une unité distincte de la remorque), avec 29 % du total.

Les voitures et les familiales représentaient près de 170 milliards de véhicule-km ou 55 % du total, suivies des camionnettes (47 milliards de véhicule-km ou 15 %), des fourgonnettes (43 milliards de véhicule-km ou 14 %) et des véhicules loisir travail (22 milliards ou 7 % du total). Les camionnettes et les camions légers réunis représentaient près de 112 milliards de véhicule-km ou 36 % de l'utilisation totale. S'il y avait plus de camions porteurs que de combinaisons tracteur-remorque, on observait l'inverse pour

les véhicule-km, tandis que les combinaisons tracteur-remorque, avec leurs longs déplacements moyens, représentaient 17 milliards de véhicule-km ou près de 71 % de l'utilisation totale des camions poids moyen et poids lourd.

D'après les estimations, plus de 500 milliards de passager-km ont été parcourus en 2000, dont la majorité (283 milliards ou 56 %) était représentée par des voitures et des familiales. Les fourgonnettes et les camions légers représentaient près 190 milliards de passager-km ou 38 % du total, suivis des autobus de tous types, avec 29 milliards ou près de 6 % du total.

Tableau 4 : Distribution de l'activité par type de carrosserie, 10 provinces, 2000

	Véhicules		Véhicule-km		Passager-km		Carburant (litres)		Distance moyenne parcourue (en milliers)	Personnes/Véhicule (Nombre)	Consommation de carburant (L/100km)
	Millions	Part	Milliards	Part	Milliards	Part	Milliards	Part			
Voiture	10,05	58,3	161,0	52,0	268,8	53,2	16,3	38,1	16,0	1,67	10,14
Familiale	0,41	2,4	7,8	2,5	13,8	2,7	0,9	2,1	18,9	1,78	11,49
Fourgonnette	2,20	12,8	42,7	13,8	85,5	16,9	5,0	11,8	19,4	2,00	11,81
Véhicule loisir travail	1,14	6,6	22,1	7,1	36,7	7,3	3,1	7,3	19,4	1,65	14,20
Camionnette	2,75	15,9	47,0	15,2	67,0	13,3	6,3	14,7	17,1	1,43	13,36
Camion porteur	0,35	2,0	7,1	2,3	1,1	0,2	2,5	5,7	20,2	0,16	34,79
Tracteur et remorque	0,14	0,8	17,1	5,5	0,0	0,0	7,4	17,2	122,4	0,00	43,14
Autobus	0,07	0,4	1,8	0,6	29,1	5,8	0,6	1,4	24,2	16,08	32,46
Autre	0,13	0,7	3,1	1,0	2,9	0,6	0,7	1,6	24,4	0,92	22,12
Total	17,25	100,0	309,8	100,0	504,9	100,0	42,8	100,0	18,0	1,63	13,82

Au plan de l'utilisation moyenne, les voitures constituaient la catégorie la moins utilisée selon le type de carrosserie, avec 16 000 km par année; les autres véhicules légers ont été relativement plus utilisés, la distance parcourue étant en moyenne de 20 000 km par année. Les camions porteurs parcourent en moyenne 20 000 km par année, tandis qu'à plus de 120 000 km par année les combinaisons tracteur-remorque représentent la catégorie qui parcourt le plus de kilomètres par année.

Le taux d'occupation des véhicules légers s'élevait en moyenne à 1,68 personne par véhicule, les fourgonnettes multissièges, comme il fallait s'y attendre, étant la catégorie où le taux d'occupation était le plus élevé, même s'il n'était d'en moyenne que de 2 personnes par véhicule. Les camionnettes affichaient le taux d'occupation moyen le plus bas, avec 1,43 personne par véhicule. Les autobus comptaient en moyenne un peu plus de 16 personnes par véhicule.

Selon l'EVC, près de 43 milliards de litres de carburant ont été achetés, dont environ 40 % pour des voitures et des familiales. À 10,2 litres aux 100 km, leur taux de consommation de carburant était le plus bas de tous les types de véhicules. Les camions légers et les fourgonnettes représentaient 14,5 milliards de litres ou 34 % du volume total de carburant acheté, comparativement à près de 10 milliards de litres ou 23 % pour les camions poids moyen et poids lourd. La consommation de carburant s'élevait en moyenne à environ 13 litres aux 100 km dans le cas des camions légers, les fourgonnettes étant les moins gourmandes, à 11,8 l/100 km, et les véhicules loisir

travail, les plus gourmands, à 14,2 l/100 km. Le taux de consommation de carburant s'élevait à près de 35 l/100 km dans la catégorie des camions porteurs, tandis qu'à 43 l/100 km, les combinaisons tracteur-remorque consommaient le plus de carburant de tous les types de véhicules. Les autobus représentaient 1,4 % du carburant acheté et avaient un taux de consommation de carburant de 32,5 l/100 km. La moyenne générale pour l'ensemble du parc de véhicules canadien était de 13,8 l/100 km.

Camions poids moyen et camions poids lourd

Le tableau 5 analyse le nombre de véhicule-km selon la configuration des camions. Dans la catégorie des camions poids moyen, la configuration la plus répandue est celle du camion porteur (groupe propulseur et espace à marchandises intégrés). Les camions porteurs représentaient plus de 80 % des véhicule-km enregistrés dans la catégorie des camions poids moyen. À l'opposé, les camions poids lourd, c'est-à-dire pesant plus de 10 000 kg, étaient surtout des combinaisons tracteur-remorque (groupe propulseur distinct de l'espace à marchandises). Plus de 80 % des véhicule-km enregistrés dans la catégorie des camions poids lourd étaient représentés par les diverses combinaisons tracteur-remorque, la plus répandue étant la combinaison tracteur et 1 remorque. Les tracteurs tirant deux remorques représentaient environ 6 % des véhicule-km dans cette catégorie. Les camions porteurs comptaient pour presque 13 % des véhicule-km parcourus par les camions poids lourd.

Tableau 5 : Véhicule-km selon la configuration des camions, 10 provinces, 2000

	Camions poids moyen		Camions poids lourd	
	(milliards)	Part	(milliards)	Part
Camion porteur	4,8	81,6	2,6	12,7
Tracteur seulement	0,0	0,6	0,5	2,5
Tracteur et 1 remorque	0,2	3,6	15,5	75,1
Camion porteur avec remorque	0,1	2,1	0,4	1,9
Tracteur et 2 remorques	0,0	0,1	1,2	6,1
Tracteur et 3 remorques	0,0	0,0	0,1	0,4
Autre	0,7	12,0	0,3	1,3
Total	5,9	100,0	20,6	100,0

Autobus

Le tableau 6 présente l'activité au niveau des autobus selon le type d'utilisation. Comme on peut le voir, les autobus scolaires représentaient près de la moitié des véhicule-km et plus de 60 % des passager-km enregistrés dans la catégorie des autobus. Le transport urbain représentait plus du quart des véhicule-km (on n'a pas demandé aux responsables du transport urbain d'inscrire le nombre de passager-km), comparativement à 20 % pour la catégorie autobus nolisés et autres autobus réunis. Le transport interurbain représentait moins de 100 millions de véhicule-km ou 1,8 milliard de passager-km, soit entre 5 et 6 % de l'activité totale au niveau des autobus. Les taux d'occupation des autobus s'élevaient en moyenne à environ 16 passagers par autobus, les taux d'occupation les plus élevés étant enregistrés dans la catégorie des autobus nolisés (33 personnes par autobus). Le transport interurbain et les autobus scolaires présentaient une moyenne d'environ 20 passagers par autobus.

Tableau 6 : Autobus, activité par type d'utilisation, 10 provinces, 2000

	Véhicule-km		Passager-km		Personnes/ véhicule
	(milliards)	Part	(milliards)	Part	
Service urbain régulier	0,5	27,2	s/o	s/o	s/o
Service interurbain régulier	0,1	5,0	1,8	6,0	19,3
Autobus scolaire	0,9	46,7	18,2	61,0	20,7
Autobus nolisé	0,2	10,4	6,5	21,9	33,4
Autre	0,2	10,8	3,3	11,1	16,3
Total	1,9	100,0	29,8	100,0	15,8

Âge du parc de véhicules

Le tableau 7 montre la distribution du parc de véhicules selon l'âge des véhicules. Presque 40 % du parc de véhicules légers avait moins de six ans, un cinquième avait moins de trois ans et en moyenne ces véhicules consommaient le moins de carburant et étaient utilisés relativement le plus. Les véhicules légers de six ans ou moins parcouraient environ 20 000 km par année, comparativement à environ 14 000 km pour les véhicules légers de sept ans ou plus. Les véhicules de moins de 6 ans consommaient près de 9 % de moins de carburant que les véhicules de six ans ou plus (10,7 km contre 11,7 l/100 km).

Environ le tiers, seulement, du parc de véhicules poids moyen avait moins de 6 ans, mais ces véhicules étaient utilisés presque deux fois plus que ceux qui étaient plus vieux (environ 26 000 km par année contre 15 000 km seulement) et consommaient sensiblement moins de carburant. Les camions poids moyen de moins de 6 ans consommaient en moyenne presque 25 % de moins (22,5 l/100 km contre 29,6 l/100 km) de carburant que les véhicules de 6 ans ou plus.

Les camions poids lourd étaient beaucoup plus neufs, près de la moitié du parc ayant moins de 6 ans. Ces véhicules représentaient 75 % des véhicule-km et étaient conduits beaucoup plus en moyenne que les véhicules de 6 ans ou plus (plus de 120 000 km par année comparativement à environ 32 000 km, seulement, dans le deuxième cas). Les camions poids lourd de moins de 6 ans consommaient 9 % de moins de carburant que les véhicules plus vieux (42,6 l/100 km contre 46,8 l/100 km).

Environ 38 % du parc d'autobus avait moins de 6 ans et ces véhicules représentaient environ la moitié des véhicule-km. Les véhicules récents étaient conduits en moyenne 65 % plus souvent que les autobus plus vieux (33 000 km par année contre 20 000) et consommaient 16 % moins de carburant (28,5 l/100 km contre 34,2 l/100 km).

(À noter que les nombres totaux de véhicules indiqués dans le tableau 7 sont un peu plus élevés que les totaux indiqués dans le tableau 1. Cela tient au fait que tous les véhicules figurant dans les fichiers d'enregistrements de chaque province et territoire sont comptés ici et non pas seulement les véhicules entrant dans le champ de l'EVC. Les distributions correspondantes selon l'âge pour les véhicules entrant uniquement dans le champ de l'enquête seront établies et produites plus tard.)

Tableau 7 : Caractéristiques des véhicules selon l'âge du véhicule, 10 provinces, 2000

Âge	Nombre de Véhicules		Véhicule-km (milliards)	Distance moyenne parcourue (milliers)	Consommation de carburant (L/100 km)
	(milliers)	Part			
Véhicules légers					
Deux ans ou moins	3 514	20,9	69,71	19,8	10,7
Trois à cinq ans	3 018	18,0	64,43	21,3	10,8
Six à neuf ans	4 172	24,9	72,01	17,3	11,3
Dix à treize ans	3 735	22,3	51,26	13,7	12,3
Quatorze ans ou plus	2 346	14,0	24,01	10,2	12,0
Total	16 784	100,0	281,42	16,8	11,3
Camions poids moyen					
Deux ans ou moins	66	17,1	1,69	25,5	21,0
Trois à cinq ans	56	14,6	1,51	26,9	24,2
Six à neuf ans	58	15,1	1,16	19,8	25,8
Dix à treize ans	64	16,5	0,95	14,8	29,0
Quatorze ans ou plus	142	36,7	0,60	4,2	37,8
Total	387	100,0	5,91	15,2	25,8
Camions poids lourd					
Deux ans ou moins	80	30,0	10,70	133,3	42,7
Trois à cinq ans	51	19,2	5,49	106,7	42,5
Six à neuf ans	38	14,1	1,94	51,3	46,8
Dix à treize ans	41	15,4	1,72	41,9	47,3
Quatorze ans ou plus	57	21,3	0,71	12,5	45,6
Total	268	100,0	20,57	76,8	43,5
Autobus					
Deux ans ou moins	15	19,6	0,42	28,2	29,1
Trois à cinq ans	14	17,9	0,51	37,1	28,1
Six à neuf ans	18	23,5	0,45	25,1	28,8
Dix à treize ans	17	22,6	0,28	15,9	37,6
Quatorze ans ou plus	13	16,5	0,22	17,0	41,2
Total	77	100,0	1,88	24,5	31,4

Caractéristiques des conducteurs et des déplacements

Âge des conducteurs

Le tableau 8 présente les estimations du nombre de véhicule-km et du nombre de passager-km par groupe d'âge. Les conducteurs âgés de 35 à 54 ans représentent la majorité des véhicule-km et des passager-km parcourus, la plus grande part revenant aux conducteurs âgés de 35 à 44 ans (30 % des véhicule-km et 32 % des passager-km). Les conducteurs de moins de 25 ans comptaient pour environ 7 % de l'utilisation, comparativement à près de 10 % pour les conducteurs de 65 ans ou plus. Par ailleurs, c'est aussi dans le groupe des 35 à 54 ans que les déplacements par habitant sont le plus nombreux : les conducteurs âgés de 35 à 44 ans représentent presque 16 000 v-km et plus de 30 000 p-km par année, tandis que ceux âgés de 45 à 54 ans ont parcouru 16

000 v-km et 28 000 p-km en 2000. Le nombre de déplacements par habitant était le plus bas dans le groupe des moins de 20 ans (3 800 v-km et 6 700 p-km) et dans les deux groupes de plus de 75 ans (4 400 et 1 250 v-km, respectivement et 7 000 et 2 500 p-km, respectivement).

Tableau 8 : Utilisation des véhicules par groupe d'âge du conducteur, 10 provinces, 2000

	Population (milliers)	Part	Véhicule-km			Passager-km		
			(milliards)	Part	Par habitant	(milliards)	Part	Par habitant
16-19	1 658	25,8	6,4	2,1	3 833	11,0	2,2	6 658
20-24	2 081	6,8	14,5	4,7	6 549	20,7	4,1	9 923
25-34	4 393	14,3	50,5	16,3	9 681	71,1	14,1	16 196
35-44	5 307	17,3	92,4	29,8	15 748	163,0	32,3	30 708
45-54	4 365	14,2	77,5	25,0	16 215	123,1	24,4	28 210
55-64	2 812	9,1	39,3	12,7	12 772	66,9	13,3	23 800
65-74	2 135	6,9	22,8	7,4	10 490	39,0	7,7	18 264
75-84	1 299	4,2	5,7	1,9	4 405	9,0	1,8	6 921
85 ou plus	416	1,4	0,5	0,2	1 248	1,0	0,2	2 479
Total	24 466	100,0	309,8	100,0	11 502	504,9	100,0	20 636

Âge et sexe des conducteurs

Le tableau 9 présente une répartition distincte de l'utilisation des véhicules par sexe et selon les trois principaux groupes d'âge : 16-24 ans, 25-54 ans et 55 ans ou plus. Ce qui frappe le plus, c'est l'écart marqué entre les hommes et les femmes pour ce qui est aussi bien de l'utilisation en chiffres absolus de l'utilisation des véhicules que de l'utilisation des véhicules par habitant. Dans l'ensemble, les hommes représentaient plus de 70 % de l'utilisation des véhicules et ont conduit, par habitant, presque deux fois et demi plus que les femmes (18 200 v-km contre 7 300 v-km). L'écart était particulièrement grand dans le groupe des 55 ans ou plus, où les hommes ont conduit 17 400 v-km en moyenne et les femmes, 4 300 v-km seulement. Dans le groupe des 25-54 ans, les hommes ont conduit 22 000 v-km en moyenne et les femmes, 9 300 v-km. Il n'y avait pas de différence appréciable pour l'utilisation des véhicules entre les hommes et les femmes de moins de 25 ans. Les hommes âgés de 16 à 24 ans ont conduit 5 800 km au cours de l'année et les femmes du même groupe d'âge, 5 400 km.

Tableau 9 : Utilisation des véhicules selon le groupe d'âge et le sexe du conducteur, 10 provinces, 2000

	Population (milliers)	Part	Véhicule-km			Passager-km		
			(milliards)	Part	Par habitant	(milliards)	Part	Par habitant
Homme, 16-24	1 914	7,82	11,1	3,6	5 784	17,3	3,4	9 040
Homme, 25-54	7 065	28,9	155,2	50,1	21 972	243,8	48,3	34 507
Homme, 55+	3 030	12,4	52,7	17,0	17 405	91,0	18,0	30 020
Homme	12 009	49,1	219,0	70,7	18 239	352,0	69,7	29 315
Femme, 16-24	1 825	7,46	9,8	3,2	5 357	14,4	2,8	7 883
Femme, 25-54	7 000	28,6	65,3	21,1	9 327	113,5	22,5	16 208
Femme, 55+	3 632	14,8	15,7	5,1	4 318	25,0	4,9	6 880
Femme	12 457	50,9	90,7	29,3	7 285	152,8	30,3	12 269
Total	24 466	100	309,8	100,0	25 524	504,9	100,0	20 636

Passager-km selon l'âge des passagers

Le tableau 10 ventile le nombre total de passager-km selon l'âge des passagers. Les déplacements en véhicule automobile sont en grande partie le fait de la population adulte, les personnes de 15 ans ou plus représentant près de 90 % du nombre total de passager-km. En moyenne, les personnes âgées de 15 ans ou plus ont parcouru près de 17 000 km dans des véhicules automobiles de tous types, chiffre beaucoup plus grand que chez les enfants. Les enfants de moins de cinq ans représentaient seulement 15 milliards de passager-km (3 % du total) et, avec 8 300 passager-km par habitant, représentaient environ la moitié de la moyenne nationale à cet égard. Les enfants plus vieux (5 à 14 ans) représentaient environ 8 % du nombre total de passager-km et, à 9 300 km, leur utilisation par habitant était un peu plus élevée.

Tableau 10 : Passager-km selon l'âge du passager, 10 provinces, 2000

	Passager-km		Population		Par habitant
	(milliards)	Part	(milliers)	Part	
Moins de cinq	14,8	3,1	1,777	5,8	8,305
5-14	37,9	8,0	4,094	13,3	9,265
15 ou plus	422,4	88,9	24,879	80,9	16,978
Total	475,1	100,0	30,750	100,0	15,450

Saisonnalité

Le profil saisonnier de l'utilisation des véhicules est décrit au tableau 11, où les données sont totalisées par trimestre. Pour les véhicules légers, l'activité a atteint son maximum au troisième trimestre, plus de 76 milliards de véhicule-km (27 %) et 135 milliards de passager-km (28,5 %) ayant été enregistrés au cours de l'été. Le trimestre le plus tranquille est le premier trimestre, qui correspond aux mois d'hiver, avec 22 % de l'activité. Le tableau montre aussi que le taux d'occupation des véhicules légers était le plus élevé au cours de l'été, avec 1,76 personne par véhicule, ce qui cadre avec la circulation qu'on observe sur les routes pendant les vacances d'été.

Tableau 11 : Utilisation des véhicules par trimestre, 10 provinces, 2000

	Véhicules légers			Camion-km		Autobus			Ensemble des véhicules		
	Véhicule-km	Pass.-km	Per-sonnes/véhicule	Camion poids moyen	Camion poids lourd	Véhicule-km	Pass.-km	Per-sonnes/véhicule	Véhicule-km	Pass.-km	Per-sonnes/véhicule
Trimestre 1	62,4	100,8	1,62	1,1	5,8	0,5	9,0	17,24	69,8	109,8	1,57
Trimestre 2	71,9	121,9	1,70	1,5	5,2	0,6	9,6	17,24	79,2	131,6	1,66
Trimestre 3	76,6	135,2	1,76	1,8	4,7	0,3	4,1	12,33	83,4	139,2	1,67
Trimestre 4	71,1	117,2	1,65	1,6	5,0	0,5	7,1	14,76	78,2	124,3	1,59
Année	282,0	475,1	1,68	5,9	20,7	1,9	29,8	15,75	310,5	504,9	1,63

Distribution en pourcentage/rapport de la valeur trimestrielle sur la valeur annuelle

Trimestre 1	22,1	21,2	-4,1	18,6	28,0	27,5	30,1	9,5	22,5	21,7	-3,3
Trimestre 2	25,5	25,7	0,7	25,0	25,2	29,6	32,4	9,5	25,5	26,1	2,2
Trimestre 3	27,2	28,5	4,8	29,9	22,7	17,4	13,6	-21,7	26,9	27,6	2,7
Trimestre 4	25,2	24,7	-2,2	26,5	24,1	25,6	23,9	-6,3	25,2	24,6	-2,2
Total	100,0	100,0		100,0	100,0	100,0	100,0		100,0	100,0	

En ce qui concerne les camions, l'activité par trimestre dépendait du type de véhicule. Dans le cas des camions poids moyen, la saison la plus active était l'été, avec près de 30 % du nombre total de véhicule-km. À l'opposé, les camions poids lourd avaient leur période la plus active au premier trimestre, 28 % de leur nombre de véhicule-km étant parcouru l'hiver. La période la plus tranquille était l'été, c'est-à-dire le troisième trimestre. Pour les autobus, l'activité était à son maximum au deuxième trimestre, avec près de 30 % du nombre total de véhicule-km et 32 % du nombre total de passager-km au printemps. Le trimestre le moins actif était l'été. Le taux d'occupation des autobus était le plus élevé aux premier et deuxième trimestre et le moins élevé, l'été. Ce profil observé cadre avec la part importante occupée par les autobus scolaires dans les données.

Utilisation selon le jour de la semaine

Le tableau 12 présente les estimations du nombre de véhicule-km selon le jour de la semaine et par catégorie de poids des véhicules. L'utilisation des véhicules légers était répartie très également entre les jours de la semaine, mais affichait quand même des pics le jeudi et le vendredi, chacun de ces deux jours comptant pour plus de 15 % des véhicule-km. Les véhicules légers étaient le moins utilisés le dimanche (seulement 12,5 %). L'autobus, en raison de la place importante du transport urbain et des autobus scolaires, affichait un profil très déséquilibré en faveur des jours de semaine, seulement un peu plus de 10 % de l'activité dans ce groupe de véhicules étant enregistrée les fins de semaine. Le même profil très déséquilibré en faveur des jours de semaine est aussi observé dans le groupe des camions poids moyen et dans le groupe des camions poids lourd. En 2000, le jour de la semaine le plus actif pour les camions était le mardi et les jours les moins actifs, le samedi et le dimanche.

Tableau 12 : Utilisation des véhicules selon le jour de la semaine, 10 provinces, 2000

	Véhicule léger		Camion poids moyen		Camion poids lourd		Autobus		Total	
	(mil-liards)	Part	(mil-liards)	Part	(mil-liards)	Part	(mil-liards)	Part	(mil-liards)	Part
Lundi	39,3	13,9	0,9	15,9	3,2	15,4	0,3	16,4	43,7	14,1
Mardi	40,1	14,3	1,1	19,3	4,0	19,3	0,3	17,8	45,5	14,7
Mercredi	39,6	14,1	1,1	18,3	3,9	18,8	0,4	18,9	44,9	14,5
Jeudi	43,3	15,4	1,1	19,0	3,7	18,2	0,3	18,5	48,5	15,7
Vendredi	45,3	16,1	1,0	16,7	3,2	15,6	0,3	17,6	49,8	16,1
Samedi	38,7	13,7	0,4	6,2	1,3	6,5	0,1	5,5	40,5	13,1
Dimanche	35,3	12,5	0,3	4,6	1,3	6,2	0,1	5,2	36,9	11,9
Canada	281,4	100,0	5,9	100,0	20,6	100,0	1,9	100,0	309,8	100,0

Utilisation des véhicules selon l'heure du jour

Le tableau 13 présente les véhicule-km selon l'heure du jour et par catégorie de poids des véhicules. En général, les trois quarts, environ, des déplacements sont effectués dans le jour, l'après-midi, c'est-à-dire entre midi et 20 h 00, étant la période où l'utilisation est la plus grande, avec environ 45 % de l'activité totale. Pour les camions, l'activité était très concentrée dans le jour, environ 85 % de l'activité ayant lieu à ce moment-là. La

période où l'utilisation était le moins grande était, comme il fallait s'y attendre, tôt le matin, c'est-à-dire de minuit à 6 h, avec seulement 4 % du nombre total de v-km, même si les camions poids lourd y étaient surreprésentés, avec presque 20 % de l'activité totale durant cette période.

Tableau 13 : Utilisation des véhicules selon l'heure du jour, 10 provinces, 2000

	Véhicule léger		Camion poids moyen		Camion poids lourd		Autobus		Total	
	(mil-liards)	Part	(mil-liards)	Part	(mil-liards)	Part	(mil-liards)	Part	(mil-liards)	Part
0-05 h59	9,2	3,3	0,3	4,6	2,3	11,1	0,1	3,9	11,8	3,8
6 h 00-11 h 59	87,4	31,0	2,5	42,7	7,3	35,5	0,8	43,1	98,0	31,6
12 h 00-17 h 59	127,7	45,4	2,6	43,7	7,4	36,1	0,8	42,6	138,5	44,7
18 h 00-23 h 59	57,2	20,3	0,5	9,0	3,6	17,3	0,2	10,4	61,5	19,8
Total	281,4	100,0	5,9	100,0	20,6	100,0	1,9	100,0	309,8	100,0

Longueur des déplacements

La distribution des véhicule-km selon la longueur des déplacements est présentée au tableau 14. Dans environ 75 % des cas, tous types de véhicules confondus, les déplacements étaient d'au moins 25 km, les déplacements de plus de 80 km - aller seulement - représentant la plus grande part, avec 42 % du total. Les déplacements longue distance dominaient très largement dans le groupe des camions poids lourd, 90 % des déplacements effectués par les camions poids lourd étant d'au moins 80 km. L'activité était moins fortement concentrée à l'extrémité, dans le cas des camions poids moyen, les déplacements de plus de 80 km représentant environ les deux tiers des déplacements des camions poids moyen, encore que 90 % de leurs déplacements étaient d'au moins 25 km. Assez curieusement, les autobus faisaient plus de déplacements longue distance, 90 % de leurs déplacements étant d'au moins 25 km.

Tableau 14 : Véhicule-km selon la longueur des déplacements, 10 provinces, 2000

	Véhicule léger		Camion poids moyen		Camion poids lourd		Autobus		Total	
	(mil-liards)	Part	(mil-liards)	Part	(mil-liards)	Part	(mil-liards)	Part	(mil-liards)	Part
0-4 km	7,2	2,6	0,0	0,7	0,0	0,1	0,0	0,1	7,3	2,3
5-24 km	73,4	26,1	0,5	8,5	0,4	1,9	0,1	5,5	74,4	24,0
25-79 km	94,5	33,6	1,5	25,7	1,6	7,6	0,6	33,6	98,2	31,7
80 km ou plus	106,4	37,8	3,8	65,1	18,6	90,4	1,1	60,9	130,0	42,0
Total	281,4	100,0	5,9	100,0	20,6	100,0	1,9	100,0	309,8	100,0

Raison du déplacement - véhicules légers

Le tableau 15 analyse l'activité dans le groupe des véhicules légers selon la raison du déplacement. Les déplacements effectués pour se rendre au travail ou à l'école ou en revenir représentaient 22 % des véhicule-km, mais seulement 16 % des passager-km. Les déplacements effectués pour magasiner représentaient plus d'un quart de l'activité, tandis que les déplacements effectués pour se rendre à des activités récréatives ou sociales représentaient environ 20 % des véhicule-km et 23 % des passager-km. Les

déplacements effectués pour toute autre raison non spécifiée représentaient le cinquième qui reste des véhicule-km et le quart qui reste des passager-km. L'utilisation des véhicules légers pour se rendre au travail représentait 11,5 % des véhicule-km et 8 % des passager-km. Dans l'ensemble, comme ils ont une importante composante interurbaine, les déplacements effectués pour se rendre à des activités récréatives ou sociales affichaient le taux d'occupation du véhicule le plus élevé (environ 2 personnes par véhicule), tandis que le plus bas taux d'occupation était enregistré dans les déplacements effectués pour se rendre au travail ou à l'école (seulement 1,3 personne par véhicule).

Tableau 15 : Véhicule léger, activité selon la raison du déplacement, 2000

À ou de	Véhicule-km		Passager-km		Personnes/ véhicule
	(milliards)	Part	(milliards)	Part	
Travail/école	61,0	21,7	76,9	16,2	1,26
Magasinage/courses	73,1	26,0	126,8	26,7	1,73
Activités récréatives/sociales	54,9	19,5	111,0	23,4	2,02
Autre destination	59,8	21,3	120,6	25,4	2,02
<i>Transport/livraison de marchandises</i>	11,3	4,0	13,0	2,7	1,15
<i>Appel de service</i>	9,1	3,2	10,9	2,3	1,19
<i>Autre type de travail</i>	12,1	4,3	15,8	3,3	1,30
Total	281,4	100,0	475,1	100,0	1,69

Note : La catégorie « se rendre à la maison » a été attribuée à la catégorie « autres destinations » en proportion des parts du nombre de véhicule-km et de passager-km représentées par les autres destinations pour mieux représenter la raison du déplacement.

Raison du déplacement - véhicules lourds

Le tableau 16 présente, selon la raison du déplacement, les estimations du nombre de véhicule-km parcourus par les camions poids lourd. Les camions poids lourd sont utilisés surtout pour transporter des marchandises ou de l'équipement, cette activité représentant environ les trois quarts des véhicule-km. Près de 14 % des véhicule-km parcourus par les camions poids lourd étaient parcourus par des camions vides. Environ 6 % des déplacements effectués par les camions poids lourd étaient effectués pour d'autres raisons que le travail.

Tableau 16 : Camion-km selon la raison du déplacement, 10 provinces, 2000

	Camions poids moyen		Camions poids lourd	
	(milliards)	Part	(milliards)	Part
Appel de service	0,7	11,6	0,7	3,6
Transport de marchandises ou d'équipement	3,0	50,0	15,5	75,2
Vide	0,3	5,8	2,8	13,6
Autre type de travail	0,3	5,5	0,3	1,3
Raison autre que pour le travail	1,6	27,1	1,3	6,3
Total	5,9	100,0	20,6	100,0

Par contre, les camions poids moyen étaient beaucoup plus utilisés pour des raisons autres que le travail. En 2000, plus du quart des véhicule-km parcourus par les camions poids moyen ont été parcourus pour d'autres raisons que le travail. Le transport de marchandises ou d'équipement représentait environ la moitié de l'activité enregistrée dans le groupe des camions poids moyen, tandis que les déplacements effectués par des camions vides représentaient 6 % des véhicule-km. Près de 12 % des véhicule-km ont été parcourus pour des appels de service.

Conclusion

L'Enquête sur les véhicules au Canada a permis d'établir des faits intéressants concernant la composition et l'utilisation du parc automobile, faits qui jusque-là étaient inconnus et reposaient entièrement sur des conjectures. Pour la première fois, des estimations crédibles de la taille du parc automobile et de sa distribution selon le type de véhicule ainsi que des données sur la distance parcourue et sur les caractéristiques des déplacements sont disponibles. Voici quelques faits dignes de mention.

1. Le nombre de camions légers et de fourgonnettes est réellement ahurissant (les camions légers représentent plus de 35 % du parc total et 37 % du parc de véhicules légers). Ces véhicules sont beaucoup utilisés, comme en témoigne le fait qu'ils représentent 36 % des véhicule-km totaux, et affichent en moyenne plus de kilomètres par véhicule que les voitures particulières. S'ils étaient utilisés uniquement à des fins commerciales auparavant, les camions légers et les fourgonnettes sont devenus des substituts au véhicule principal des ménages. Bien entendu, cette situation a des incidences sur la consommation de carburant, vu que la consommation de carburant de ces véhicules est supérieure de 25 % à celle des voitures particulières (13 l/100 km contre 10,2 l/100 km).
2. L'écart énorme en ce qui a trait à la conduite entre les hommes et les femmes est également remarquable. Exception faite des moins de 25 ans, la conduite est dominée par les hommes, les hommes parcourant environ 2,5 fois plus de véhicule-km par habitant que les femmes.
3. L'utilisation des camions poids moyen et des camions poids lourd est aussi notable. En 2000, on dénombrait plus de 575 000 camions et ils étaient les plus utilisés de tous les types de véhicule (en moyenne 18 600 km par année, dans le cas des camions poids moyen, et plus de 80 000 km par année, dans le cas des camions poids lourd). Environ la moitié du parc de camions poids lourd avait moins de six ans, chiffre qui est le plus haut taux de tous les types de véhicules et un signe que la demande de camionnage a augmenté depuis la libéralisation du commerce nord-américain instaurée dans les années 90.

Dans l'ensemble, les résultats de l'enquête paraissent raisonnables : il n'en ressort rien d'étonnant ni d'inhabituel. Le taux de motorisation (nombre de véhicules par habitant), la distance moyenne parcourue, la consommation de carburant, la distribution par province et territoire, la distribution selon l'âge, la distribution temporelle et les raisons des déplacements paraissent tous raisonnables. La seule variable un peu curieuse est la distribution selon la longueur des déplacements qui semble trop déséquilibrée en faveur des déplacements longue distance. Quoi qu'il en soit, les premiers résultats de l'enquête sont très prometteurs et devraient signifier que l'EVC deviendra un important outil d'analyse des questions liées au transport routier.