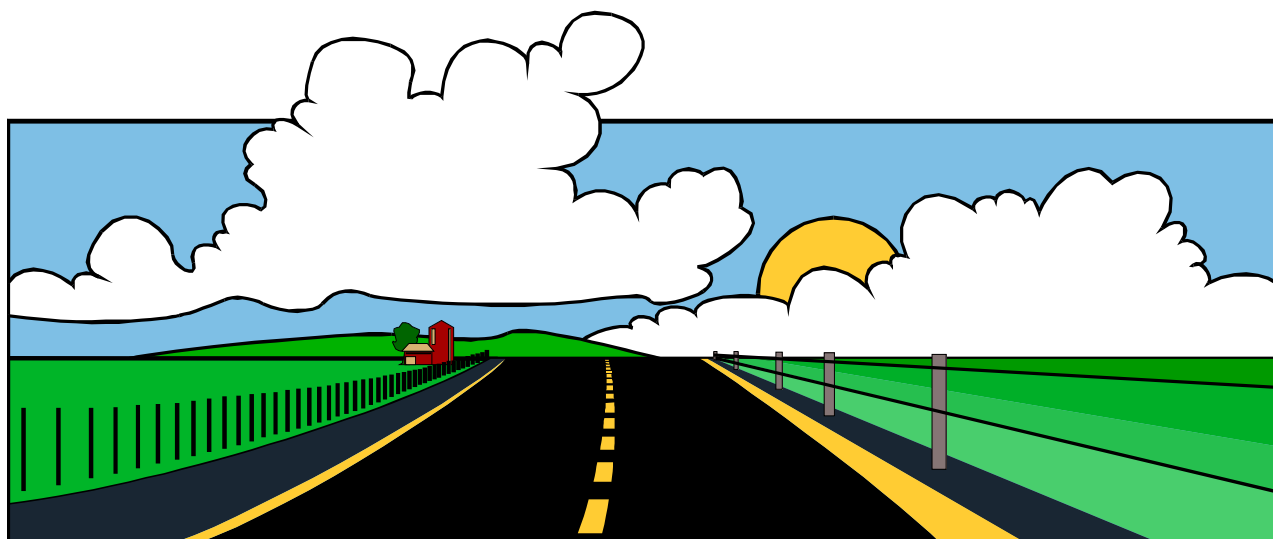




Enquête sur les véhicules au Canada

Annuel, 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 ordinolingue 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

Annuel, 2001

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2002

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.

Juin 2002

N° 53-223-XIF au catalogue

Périodicité : annuel

ISSN 1499-3198

Ottawa

Note de reconnaissance

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

Signes conventionnels

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

.	<i>indisponible pour toute période de référence</i>
..	<i>indisponible pour une période de référence précise</i>
...	<i>n'ayant pas lieu de figurer</i>
<i>p</i>	<i>préliminaire</i>
<i>r</i>	<i>rectifié</i>
<i>x</i>	<i>confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique</i>
<i>A</i>	<i>excellente</i>
<i>B</i>	<i>très bonne</i>
<i>C</i>	<i>bonne</i>
<i>D</i>	<i>acceptable</i>
<i>E</i>	<i>à utiliser avec prudence</i>
<i>F</i>	<i>trop peu fiable pour être publié</i>

La qualité des estimations qui ne sont pas suivies d'un signe qualitatif est « bonne ou supérieure ».

Remerciements

La présente publication a été préparée à la division des transports sous la direction générale de **Gord Baldwin**, directeur de la Division des transports et de **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, Sean Fagan, 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>	16
5.3.3 <i>Erreurs de non-réponse</i>	16
5.3.4 <i>Erreurs de traitement</i>	16
5.4 MESURE 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.....	19
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

- En moyenne, 17,4 millions de véhicules étaient classés dans le champ de l'Enquête sur les véhicules au Canada pendant l'année.
- D'après les estimations, ces véhicules ont parcouru 310,2 milliards de kilomètres entre le 1er janvier et le 31 décembre 2001.
- Les véhicules de poids brut de moins de 4 500 kg ont parcouru en moyenne 17 mille kilomètres tandis que les plus gros camions (les camions de poids brut de 15 000 kg ou plus) ont parcouru en moyenne 73 mille kilomètres.

1. INTRODUCTION

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

L'Enquête sur les véhicules au Canada (EVC), élaborée à la demande de Transports Canada, vise à combler cette lacune statistique. L'enquête donne des estimations annuelles et trimestrielles des véhicules-kilomètres parcourus, réparties par type de véhicule et caractéristique, comme l'âge et le sexe du conducteur, la période de la journée et la saison. Les résultats seront la principale source de renseignements sur l'utilisation des véhicules sur route pour les chercheurs et les membres du public 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 à l'année 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 pour chaque trimestre de l'année 2001 a été 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 trois mois avant le début du trimestre. 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 qui ont été immatriculés moins de trois mois avant le début d'un trimestre (ou pendant ce trimestre) n'étant pas inclus dans l'échantillon de ce trimestre 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.

L'ensemble des listes les plus récentes a été utilisé pour choisir l'échantillon, pour chaque trimestre de l'année 2001. Ces ensembles de listes sur les véhicules et les jours qui sont inclus dans leur trimestre respectif constituent la population observée de l'enquête.

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 échantillon de 19 157 véhicules, au total. Pour les trois territoires, 10 054 véhicules 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 MESURE DE LA QUALITÉ

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

5.4.1 Taux de réponse

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

PROVINCES	Véhicules-kilomètres et caractéristiques des déplacements ont été déclarés			Seulement les véhicules-kilomètres ont été déclarés (caractéristiques des déplacements ont été imputées)			Véhicules hors champ	Contacté, mais aucune donnée déclarée
	Tous	0 km	Non 0 km	Tous	0 km	Non 0 km		
Véhicules légers	38 %	14 %	24 %	32 %	5 %	27 %	4 %	5 %
Camions 4,5 t – 15 t	32 %	22 %	10 %	17 %	5 %	13 %	7 %	11 %
Camions 15 t et plus	38 %	25 %	14 %	21 %	5 %	16 %	7 %	14 %
Autobus	37 %	24 %	13 %	3 %	0 %	3 %	6 %	29 %

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 %	7 %	9 %
Camions 4,5 t – 15 t	s. o.	s. o.	s. o.	12 %	2 %	10 %	11 %	9 %
Camions 15 t et plus	s. o.	s. o.	s. o.	12 %	1 %	10 %	11 %	8 %
Autobus	s. o.	s. o.	s. o.	11 %	1 %	11 %	10 %	6 %

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-kilomètres, 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	54 %	20 %	34 %	46 %	7 %	39 %
Camions 4,5 t – 15 t	65 %	45 %	20 %	35 %	10 %	25 %
Camions 15 t et plus	64 %	41 %	23 %	36 %	9 %	27 %
Autobus	92 %	60 %	32 %	8 %	0 %	8 %

TERRITOIRES	Véhicules-jours déclarés			Véhicules-jours imputés		
	Tous	0 km	Non 0 km	Tous	0 km	Non 0 km
Véhicules légers	100 %	3 %	97 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 4,5 t – 15 t	100 %	16 %	84 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 15 t et plus	100 %	9 %	91 %	s. o.	s. o.	s. o.
Autobus	100 %	6 %	94 %	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 peuvent affecter la comparabilité avec les estimations de l'année 2000 :

À partir du quatrième trimestre de 2001:

- Les véhicules qui étaient enregistrés au Québec mais qui n'avaient pas de plaques d'immatriculation ont été enlevés des listes d'immatriculation des véhicules du Québec. En conséquence, quelques estimations pour le Québec peuvent être plus basses.

À partir du premier trimestre de 2001:

- Auparavant, les enregistrements qui avaient le même numéro d'identification de véhicule (NIV) qu'un autre enregistrement sur la liste d'immatriculation du secteur de compétence ou qu'un autre enregistrement sur les listes d'immatriculation des autres secteurs de compétence étaient enlevés, en gardant seulement l'enregistrement qui avait été mis à jour le plus récemment. Commenant en 2001, les enregistrements qui avaient le même numéro d'identification de véhicule (NIV) ont été vérifiés seulement sur les listes d'immatriculation de leur secteur de compétence respectif. Ceci va probablement causer un surdénombrement et par conséquent une surestimation.
- 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 : 28, 29, 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.

À partir du troisième trimestre de 2000

- 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.

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 et Labrador	241 926	3 960	2 772	1 291	249 949
Île-du-Prince-Édouard	72 560	1 913	2 529	54	77 056
Nouvelle-Écosse	518 473	9 734	7 022	1 863	537 091
Nouveau-Brunswick	433 601	10 300	3 918	2 717	450 536
Québec	3 856 621	54 682	30 094	14 904	3 956 301
Ontario	6 443 518	80 039	102 048	24 867	6 650 471
Manitoba	592 212	9 862	12 156	3 537	617 767
Saskatchewan	613 623	46 054	24 422	3 829	687 929
Alberta	1 998 768	107 433	66 938	12 324	2 185 463
Colombie-Britannique	2 245 015	61 572	13 646	8 452	2 328 685
Territoire du Yukon	17 753	989	699	163	19 604
Territoires du Nord-Ouest	18 090	549	764	76	19 479
Nunavut	2 646	252	130	16	3 043
Total - Canada	17 054 805	387 337	267 137	74 092	17 783 371

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 vehicules 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 et Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Territoire du Yukon	Terr. du Nord-Ouest	Nunavut	
Antérieur à 1984	4 726	2 919	20 299	13 589	81 404	213 883	46 329	83 682	209 205	211 430	2 416	1 608	143	891 637
1984	1 685	1 183	6 520	5 803	34 122	63 887	12 753	17 992	44 146	49 883	494	355	46	238 876
1985	2 603	1 614	8 961	8 036	55 464	101 999	17 013	21 016	57 342	63 450	573	478	77	338 633
1986	3 938	2 109	12 887	11 157	85 436	154 319	23 723	27 935	79 181	92 294	869	576	68	494 497
1987	5 636	2 980	17 014	14 979	123 700	204 151	23 295	24 319	70 883	95 306	879	509	103	583 761
1988	11 061	4 534	25 094	22 735	189 087	302 927	29 555	29 777	93 716	115 016	1 102	793	136	825 538
1989	13 597	5 016	28 102	25 475	206 801	348 085	30 381	30 349	100 547	127 798	1 146	870	145	918 315
1990	13 886	5 413	30 209	26 667	224 999	361 667	33 483	31 974	107 438	140 318	1 178	889	144	978 271
1991	14 930	4 885	30 177	26 577	237 054	364 097	35 111	33 209	107 947	136 866	1 036	857	169	992 922
1992	15 913	5 486	33 330	29 635	269 210	397 540	36 189	33 643	105 246	138 622	1 036	755	159	1 066 767
1993	16 980	5 237	32 522	26 746	244 847	381 230	32 831	30 766	96 430	127 685	1 020	784	162	997 246
1994	17 099	5 183	33 534	27 066	233 283	381 085	32 074	32 699	100 854	121 517	998	927	176	986 500
1995	15 952	5 262	34 123	27 702	248 002	410 482	34 755	34 652	106 828	124 477	1 034	976	173	1 044 424
1996	12 157	4 196	28 515	22 495	198 327	340 492	30 209	28 715	89 981	98 395	760	793	137	855 178
1997	16 298	4 736	35 034	27 268	248 151	435 642	39 272	37 438	122 452	125 443	1 080	1 222	187	1 094 227
1998	19 120	4 090	37 900	30 771	277 759	471 557	39 467	36 438	135 146	124 153	939	1 280	177	1 178 801
1999	20 595	2 890	36 130	29 527	295 315	490 714	34 562	27 594	118 382	115 345	872	1 448	161	1 173 540
2000	23 631	3 136	41 506	35 796	354 344	597 112	37 389	30 399	136 793	132 708	308	1 709	153	1 394 990
2001	11 525	1 540	24 598	19 818	230 079	387 074	22 327	18 987	105 994	95 436	3	1 172	109	918 669
2002	569	141	2 010	1 745	19 187	35 564	1 485	2 030	10 247	8 862	0	79	11	81 934
2003	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Inconnue	14	0	0	4	41	0	0	0	0	0	0	0	0	61
TOTAL	241 925	72 559	518 472	433 600	3 856 620	6 443 516	592 211	613 622	1 998 767	2 245 015	17 753	18 089	2 645	17 054 798

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 vehicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les

Camions de 4,5 t à 15 t

Année du véhicule	Juridiction													TOTAL
	Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Territoire du Yukon	Terr. du Nord-Ouest	Nunavut	
Antérieur à 1984	655	931	2 408	876	9 758	6 112	2 485	30 833	37 179	11 736	360	86	40	103 464
1984	112	68	249	116	1 386	1 038	232	604	1 751	1 001	30	22	3	6 618
1985	149	80	326	187	2 071	1 718	335	655	2 368	1 334	37	21	6	9 292
1986	177	89	369	228	2 313	2 343	425	773	2 850	1 873	32	19	12	11 507
1987	182	85	433	235	2 914	2 841	363	602	1 867	1 723	27	11	17	11 305
1988	278	91	502	299	3 729	3 884	414	672	3 357	2 449	46	20	18	15 765
1989	222	95	513	285	2 930	3 680	407	576	3 323	2 752	49	27	14	14 878
1990	238	70	496	293	3 036	4 017	511	692	3 661	3 062	50	36	16	16 182
1991	208	47	350	294	2 042	2 779	441	617	3 530	2 375	36	22	9	12 756
1992	170	37	320	359	1 792	2 849	382	603	3 201	2 404	36	22	9	12 189
1993	179	44	352	521	1 959	3 456	388	849	3 443	2 803	23	17	9	14 050
1994	204	49	347	576	2 408	4 297	397	844	4 318	3 143	44	22	13	16 666
1995	257	53	541	674	3 147	5 364	569	1 022	4 808	3 715	40	37	27	20 260
1996	140	24	332	578	1 965	3 869	412	653	3 595	2 641	29	18	9	14 269
1997	173	33	406	691	2 105	5 316	491	944	5 707	3 563	42	36	14	19 525
1998	129	18	477	909	2 671	5 530	422	972	5 323	3 073	30	21	11	19 593
1999	198	44	560	1 247	3 617	8 348	502	1 399	5 564	4 266	56	41	8	25 856
2000	179	29	465	978	2 840	7 203	356	1 480	5 493	3 824	13	37	5	22 909
2001	89	17	260	872	1 675	5 006	299	1 175	5 685	3 516	0	24	1	18 624
2002	7	1	18	72	310	380	22	80	400	310	0	2	0	1 605
2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	7
TOTAL	3 959	1 912	9 732	10 299	54 681	80 038	9 861	46 053	107 432	61 571	989	548	251	387 330

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

Nombre de vehicules 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 et Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Territoire du Yukon	Terr. du Nord-Ouest	Nunavut	
Antérieur à 1984	272	856	883	478	713	4 418	1 280	6 682	16 688	2 466	150	133	16	35 038
1984	73	137	130	134	232	1 101	214	491	968	248	7	19	2	3 762
1985	98	139	207	158	392	1 829	309	677	1 656	311	24	21	0	5 828
1986	107	179	206	181	475	2 546	364	785	1 896	441	18	15	0	7 220
1987	135	200	302	268	759	3 475	410	781	1 665	513	15	12	3	8 543
1988	174	179	330	245	994	3 747	414	862	2 293	583	26	20	0	9 871
1989	185	125	324	206	807	3 951	404	721	2 157	536	27	30	1	9 479
1990	112	107	218	232	772	3 726	362	714	2 353	911	31	26	3	9 571
1991	114	61	143	134	453	2 373	214	489	1 817	497	17	25	9	6 351
1992	94	34	162	98	639	2 406	274	464	1 515	669	35	23	6	6 426
1993	89	46	228	162	1 010	3 557	470	698	2 057	631	21	20	1	8 994
1994	144	65	353	183	1 847	5 170	697	901	3 166	759	27	42	5	13 363
1995	191	99	516	263	2 650	8 575	824	1 080	3 894	820	30	61	14	19 023
1996	150	57	385	173	1 866	6 204	785	826	3 032	740	47	49	8	14 327
1997	134	26	302	162	1 913	6 235	706	839	3 614	806	45	49	5	14 842
1998	200	51	551	197	3 512	10 304	1 145	1 561	5 154	753	65	57	12	23 568
1999	178	68	636	258	3 862	11 764	1 224	2 240	4 320	712	53	54	24	25 398
2000	211	66	757	232	4 441	13 035	1 326	2 473	4 449	649	49	56	8	27 757
2001	87	24	327	123	2 356	6 615	643	1 048	3 633	498	2	37	4	15 403
2002	12	1	52	22	386	1 005	81	81	601	92	0	5	0	2 346
2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	3	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	10
TOTAL	2 771	2 528	7 021	3 916	30 093	102 047	12 154	24 421	66 937	13 645	698	763	129	267 129

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 vehicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les

Autobus

Année du véhicule	Juridiction													TOTAL
	Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Territoire du Yukon	Terr. du Nord-Ouest	Nunavut	
Antérieur à 1984	34	15	122	711	520	1 332	297	489	2 347	970	38	7	4	6 892
1984	2	0	24	139	176	165	66	139	219	127	6	3	0	1 070
1985	5	1	33	109	204	352	224	183	308	130	2	1	4	1 560
1986	15	3	62	124	216	372	156	192	359	186	3	0	0	1 691
1987	118	3	70	130	194	668	168	351	445	224	2	4	0	2 380
1988	188	1	107	158	366	1 003	248	226	556	325	10	2	0	3 194
1989	184	1	87	118	713	1 250	178	240	651	438	6	2	0	3 872
1990	149	1	129	187	893	1 715	138	273	680	456	10	2	0	4 638
1991	131	0	129	76	990	1 586	200	215	581	551	5	1	0	4 469
1992	121	2	75	82	983	1 531	192	173	596	426	3	0	0	4 189
1993	48	0	101	97	836	1 280	178	180	556	361	2	1	0	3 645
1994	25	0	51	38	1 322	1 128	247	113	405	416	9	1	0	3 759
1995	27	0	184	157	858	1 596	176	121	528	544	12	0	0	4 208
1996	23	2	70	19	1 103	1 747	171	145	436	593	14	0	0	4 326
1997	46	0	105	125	1 054	1 466	157	145	688	392	16	2	0	4 202
1998	35	0	190	188	969	1 812	194	170	715	672	6	2	0	4 957
1999	59	0	98	90	1 279	2 234	229	208	781	560	4	20	1	5 568
2000	53	12	177	97	1 146	2 276	201	142	801	641	6	8	1	5 567
2001	21	8	39	64	927	1 234	59	83	626	411	0	13	0	3 491
2002	0	0	0	0	146	109	49	33	35	21	0	0	0	397
2003	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
TOTAL	1 290	53	1 862	2 716	14 903	24 866	3 536	3 828	12 323	8 451	162	75	15	74 086

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									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Terre-Neuve et Labrador	235 439	A	3 615	A	2 522	A	1 236	A	242 813	A
Île-du-Prince-Édouard	72 376	A	1 655	A	2 328	A	57	A	76 416	A
Nouvelle-Écosse	510 159	A	7 908	A	6 957	A	1 838	A	526 862	A
Nouveau-Brunswick	427 202	A	7 678	A	3 838	A	1 581	B	440 299	A
Québec	3 788 810	A	48 953	A	29 191	A	14 126	A	3 881 081	A
Ontario	6 326 390	A	72 162	A	97 833	A	24 017	A	6 520 401	A
Manitoba	579 123	A	8 568	A	11 816	A	3 474	A	602 982	A
Saskatchewan	612 103	A	43 780	A	21 649	A	3 581	A	681 113	A
Alberta	1 974 115	A	81 952	A	62 836	A	11 955	A	2 130 857	A
Colombie-Britannique	2 226 189	A	52 203	A	12 860	A	8 090	A	2 299 341	A
Territoire du Yukon	17 575	A	750	A	716	A	162	B	19 202	A
Territoires du Nord-Ouest	18 281	A	571	C	1 008	A	69	A	19 929	A
Nunavut	2 774	A	249	C	93	A	8	B	3 124	A
Total - Canada	16 790 536	A	330 043	A	253 648	A	70 195	A	17 444 421	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	3 096 661	A	51 616	A	60 910	A	10 654	B	3 219 841	A
1996 - 1998	3 281 393	A	47 658	A	53 251	A	15 891	B	3 398 193	A
1992 - 1995	4 433 812	A	52 696	B	48 508	A	15 165	B	4 550 181	A
1988 - 1991	3 756 956	A	49 100	B	37 296	B	16 762	A	3 860 113	A
Antérieur à 1988	2 221 713	A	128 973	A	53 683	B	11 722	B	2 416 093	A
Total	16 790 536	A	330 043	A	253 648	A	70 195	A	17 444 421	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	10 168 489	A		F		F		...	10 169 651	A
Familiale de type "station-wagon"	375 557	B		375 557	B
Fourgonnette	2 349 540	A	20 183	C		...	5 928	C	2 375 652	A
Véhicule utilitaire sport	1 272 544	A		F		1 273 872	A
Camionnette de type "pick-up"	2 530 224	A	86 130	B	5 070	E		F	2 621 512	A
Camion porteur	76 506	D	202 337	A	94 287	A		...	373 130	A
Semi-remorque		F	10 912	C	152 365	A		F	163 392	A
Autobus		F		F		...	64 141	A	69 295	A
Autre		F	8 068	E		F		...	22 361	E
Total	16 790 536	A	330 043	A	253 648	A	70 195	A	17 444 421	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 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	16 298 227	A	148 685	A	12 008	D	11 648	B	16 470 569	A
Diesel	437 164	B	172 391	A	241 368	A	54 284	A	905 207	A
Autre	55 145	E	8 966	D		F	4 263	C	68 645	D
Total	16 790 536	A	330 043	A	253 648	A	70 195	A	17 444 421	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 et Labrador	4 299,9	B	120,8	E	164,2	C	22,6	D	4 607,6	B
Île-du-Prince-Édouard	1 157,6	B	19,5	E	47,0	C		F	1 225,4	B
Nouvelle-Écosse	9 009,4	B	161,5	D	546,4	B	52,5	B	9 769,9	B
Nouveau-Brunswick	7 775,8	B	172,5	C	127,8	C	33,0	C	8 109,1	A
Québec	65 536,7	A	1 041,7	B	3 119,9	A	355,9	B	70 054,2	A
Ontario	105 100,2	A	1 916,1	B	8 202,3	A	724,4	B	115 943,0	A
Manitoba	9 669,3	B	200,6	C	1 332,1	B	60,1	B	11 262,0	B
Saskatchewan	11 131,2	B	477,5	C	986,5	C	68,3	B	12 663,6	B
Alberta	35 252,8	A	1 403,1	B	3 517,6	B	247,9	B	40 421,3	A
Colombie-Britannique	33 809,3	A	942,4	B	387,5	B	168,9	B	35 308,2	A
Territoire du Yukon	292,9	B	9,4	C	60,8	C	3,7	E	366,9	A
Territoires du Nord-Ouest	304,7	B	9,4	E	85,0	D		F	400,1	B
Nunavut	40,6	C	1,4	E		F		F	42,3	C
Total - Canada	283 380,4	A	6 476,0	A	18 577,2	A	1 739,9	A	310 173,4	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

	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	
Juridiction										
Terre-Neuve et Labrador	7 971,4	C		F		F	263,2	D	8 598,5	B
Île-du-Prince-Édouard	1 780,1	B		F		F		F	1 895,1	B
Nouvelle-Écosse	15 305,5	B	229,0	E	594,7	D	1 468,4	D	17 597,6	B
Nouveau-Brunswick	12 768,2	B	261,1	E	133,9	E	508,3	C	13 671,5	B
Québec	101 052,9	B	1 310,5	C	3 362,9	C	5 018,1	D	110 744,3	B
Ontario	174 422,9	B		F	8 502,4	C	8 496,7	C	194 297,7	B
Manitoba	15 784,1	B	266,3	D	1 447,9	C	843,9	C	18 342,2	B
Saskatchewan	18 744,0	C	709,2	E	1 081,0	D	802,3	C	21 336,5	C
Alberta	58 389,5	B	2 064,7	D	3 993,7	C	2 614,3	D	67 062,2	B
Colombie-Britannique	54 405,6	B		F	419,3	C	2 763,6	D	58 951,4	B
Total - provinces	460 624,1	A	9 295,9	C	19 760,7	B	22 816,3	B	512 497,0	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. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations du total au Canada du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Année du véhicule										
Postérieur à 1998	72 606,5	A	1 975,7	B	7 925,7	B	293,4	C	82 801,3	A
1996 - 1998	61 356,3	A	1 627,4	B	5 995,5	B	578,5	B	69 557,7	A
1992 - 1995	75 293,5	A	1 344,8	C	2 941,1	B	335,6	C	79 915,0	A
1988 - 1991	51 707,5	A	742,5	C	1 169,7	D	300,9	B	53 920,6	A
Antérieur à 1988	22 416,6	B	785,7	C	545,0	C	231,5	C	23 978,8	B
Total	283 380,4	A	6 476,0	A	18 577,2	A	1 739,9	A	310 173,4	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	120 046,4	B		F	8 409,7	C	3 936,2	D	135 209,4	B
1996 - 1998	104 161,7	B	2 492,2	C	6 432,5	C	7 310,2	D	120 396,7	B
1992 - 1995	120 940,5	B		F	3 085,0	C	6 105,4	D	132 059,7	B
1988 - 1991	82 544,7	B	1 039,6	E	1 273,4	E	4 196,1	C	89 053,8	B
Antérieur à 1988	32 930,7	C	1 018,1	E	560,1	E	1 268,5	E	35 777,5	C
Total	460 624,1	A	9 295,9	C	19 760,7	B	22 816,3	B	512 497,0	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. 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	158 975,6	A		F		F		...	159 011,2	A
Familiale de type "station-wagon"	5 627,2	C		5 627,2	C
Fourgonnette	46 255,7	B	648,9	D		...	90,4	E	46 995,0	B
Véhicule utilitaire sport	24 514,4	B		F		24 543,2	B
Camionnette de type "pick-up"	45 843,5	A	1 715,8	B		F		...	47 697,7	A
Camion porteur	1 633,8	E	3 661,6	B	2 610,6	B		...	7 906,0	B
Semi-remorque		F	291,0	E	15 820,6	A		F	16 119,2	A
Autobus		F		F		...	1 644,0	A	1 757,3	B
Autre		F		F		F		...		F
Total	283 380,4	A	6 476,0	A	18 577,2	A	1 739,9	A	310 173,4	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	248 315,6	B		F	F		...		248 376,7	B
Familiale de type "station-wagon"	10 089,2	E			10 089,2	E
Fourgonnette	89 688,7	B	978,1	E		...	F		91 493,1	B
Véhicule utilitaire sport	41 823,2	C		F			41 867,7	C
Camionnette de type "pick-up"	66 432,1	B		F	F		...			F
Camion porteur		F		F	2 960,0	D	...			F
Semi-remorque		F		F	16 617,2	B	F		17 052,6	B
Autobus		F		F		...	21 984,7	B	22 170,0	B
Autre		F		F		F	...			F
Total	460 624,1	A	9 295,9	C	19 760,7	B	22 816,3	B	512 497,0	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. 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	271 554,7	A	1 487,1	B	156,9	E	119,9	C	273 318,7	A
Diesel	10 922,1	C	4 864,7	A	18 420,0	A	1 508,4	A	35 715,1	A
Autre	903,6	E	124,2	E		F	111,6	D	1 139,7	E
Total	283 380,4	A	6 476,0	A	18 577,2	A	1 739,9	A	310 173,4	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	442 981,6	A	2 235,2	D		F	1 377,5	E	446 783,6	A
Diesel	16 159,3	D	6 906,0	C	19 570,9	B	20 077,2	B	62 713,4	B
Autre		F		F		F	1 361,7	D	2 999,9	E
Total	460 624,1	A	9 295,9	C	19 760,7	B	22 816,3	B	512 497,0	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. 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									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Dimanche	34 423,2	A	207,4	C	1 122,7	C	66,6	C	35 819,9	A
Lundi	41 654,7	A	1 240,7	C	3 054,3	B	290,9	B	46 240,5	A
Mardi	40 879,0	A	1 156,6	B	3 298,4	B	323,0	A	45 657,0	A
Mercredi	41 627,4	A	1 142,6	B	3 543,8	B	312,0	A	46 625,8	A
Jeudi	43 485,7	A	1 233,3	B	3 312,6	B	341,1	A	48 372,8	A
Vendredi	44 571,8	A	1 100,9	C	2 933,9	B	311,4	B	48 917,9	A
Samedi	36 100,4	A	374,4	C	1 165,6	C	89,9	C	37 730,3	A
Total	282 742,3	A	6 455,7	A	18 431,3	A	1 734,8	A	309 364,2	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	60 729,9	B		F	1 188,6	D	663,4	E	62 963,3	B
Lundi	65 045,7	B	1 737,0	C	3 216,9	C	3 834,1	C	73 833,7	B
Mardi	64 574,6	B	1 628,8	C	3 507,0	B	4 242,9	B	73 953,3	B
Mercredi	65 120,5	B	1 657,2	C	3 879,9	B	4 297,2	C	74 954,8	B
Jeudi	67 537,9	B	1 831,5	C	3 606,0	B	4 662,4	B	77 637,8	A
Vendredi	71 380,8	B	1 523,8	C	3 086,3	B	4 369,6	C	80 360,4	B
Samedi	66 234,8	B	536,1	D	1 276,1	C	746,8	E	68 793,8	B
Total	460 624,1	A	9 295,9	C	19 760,7	B	22 816,3	B	512 497,0	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. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Âge du conducteur										
Moins de 20 ans		F		F		F		F		F
20 à 24 ans		F		F	801,5	E	10,0	E		F
25 à 34 ans	43 475,3	B	1 556,4	C	3 384,9	C	222,9	C	48 639,5	B
35 à 44 ans	74 264,1	B	1 856,4	C	6 690,7	C	548,9	B	83 360,1	A
45 à 54 ans	75 576,9	B	1 832,1	C	5 127,6	C	579,7	B	83 116,3	B
55 à 64 ans	40 658,4	B	450,1	D	2 241,2	C	323,5	B	43 673,2	B
65 ans et plus	28 521,7	B		F		F	49,5	E	28 901,3	B
Total	282 742,3	A	6 455,7	A	18 431,3	A	1 734,8	A	309 364,2	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		F		F		F		F		F
20 à 24 ans		F	677,4	E	874,4	E		F		F
25 à 34 ans	69 990,2	C	2 218,8	C	3 638,0	C	2 683,4	E	78 530,5	C
35 à 44 ans	122 559,6	B	2 630,8	C	7 384,7	C	7 001,8	C	139 576,8	B
45 à 54 ans	122 580,7	B	2 639,2	C	5 305,0	C	6 168,3	C	136 693,3	B
55 à 64 ans	63 900,4	B		F	2 373,2	D	5 753,6	C	72 672,7	B
65 ans et plus	49 224,5	B		F		F		F	50 954,6	B
Total	460 624,1	A	9 295,9	C	19 760,7	B	22 816,3	B	512 497,0	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. 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	192 639,6	A	6 259,6	B	18 243,1	B	1 203,6	B	218 345,8	A
Femme	90 102,7	A	196,2	E		F	531,3	B	91 018,3	A
Total	282 742,3	A	6 455,7	A	18 431,3	A	1 734,8	A	309 364,2	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	320 865,2	B	8 968,9	C	19 525,5	B	14 840,9	C	364 200,4	A
Femme	139 758,9	B	327,0	E		F	7 975,4	C	148 296,6	B
Total	460 624,1	A	9 295,9	C	19 760,7	B	22 816,3	B	512 497,0	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. 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	8 562,7	B	249,5	D	2 070,0	C	60,5	D	10 942,7	B
06h00 à 11h59	91 067,8	A	2 951,5	C	6 317,7	B	726,9	A	101 063,9	A
12h00 à 17h59	123 730,1	A	2 783,7	B	6 653,2	B	752,1	A	133 919,0	A
18h00 à 23h59	59 381,6	A	471,0	D	3 390,4	B	195,4	C	63 438,5	A
Total	282 742,3	A	6 455,7	A	18 431,3	A	1 734,8	A	309 364,2	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	12 308,6	B	369,2	E	2 192,2	C		F	15 630,9	B
06h00 à 11h59	139 288,6	A	4 162,1	C	6 770,8	B	9 755,7	B	159 977,2	A
12h00 à 17h59	206 670,0	B	4 002,0	C	7 164,5	B	10 459,0	B	228 295,5	A
18h00 à 23h59	102 356,9	B		F	3 633,3	C	1 840,6	E	108 593,3	A
Total	460 624,1	A	9 295,9	C	19 760,7	B	22 816,3	B	512 497,0	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. 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	249,5	E	1 356,2	D	...		1 764,8	C
Déclaré - non	282 583,2	A	6 206,2	B	17 075,0	B	1 734,8	A	307 599,4	A
Total	282 742,3	A	6 455,7	A	18 431,3	A	1 734,8	A	309 364,2	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	287,4	E	1 412,5	D	...		1 887,7	C
Déclaré - non	460 436,2	A	9 008,5	C	18 348,2	B	22 816,3	B	510 609,3	A
Total	460 624,1	A	9 295,9	C	19 760,7	B	22 816,3	B	512 497,0	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. 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 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	76 929,4	A	717,9	C	2 594,2	C	165,0	C	80 406,6	A
Les jours de la semaine	205 812,9	A	5 737,8	B	15 837,1	B	1 569,8	A	228 957,6	A
Total	282 742,3	A	6 455,7	A	18 431,3	A	1 734,8	A	309 364,2	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	138 431,7	B	1 140,1	D	2 790,3	C	1 561,0	E	143 923,2	B
Les jours de la semaine	322 192,4	A	8 155,8	C	16 970,4	B	21 255,3	B	368 573,8	A
Total	460 624,1	A	9 295,9	C	19 760,7	B	22 816,3	B	512 497,0	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. 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	149 964,5	A	3 315,1	C	11 765,0	B	524,2	B	165 568,8	A
Autres routes	132 777,8	A	3 140,6	C	6 666,3	B	1 210,6	B	143 795,4	A
Total	282 742,3	A	6 455,7	A	18 431,3	A	1 734,8	A	309 364,2	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	252 695,6	B	4 738,0	C	12 528,1	B	9 930,1	C	279 891,8	B
Autres routes	207 928,5	A	4 557,9	C	7 232,6	C	12 886,2	B	232 605,2	A
Total	460 624,1	A	9 295,9	C	19 760,7	B	22 816,3	B	512 497,0	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. 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	15 580,5	C
5 - 14 ans	29 842,6	B
15 ans et plus	415 200,9	A
Total	460 624,1	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.
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	.		620,5	C
Interurbain régulier		F	97,0	E
École	15 396,5	B	790,7	B
Nolisé	4 659,5	E	137,6	E
Autre	773,1	E	89,1	D
Total	22 816,3	B	1 734,8	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. TOUTES LES ESTIMATIONS DE PASSAGERS-KM EXCLUENT LE TRANSPORT URBAIN PAR AUTOBUS ET LES TERRITOIRES.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

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

	Vehicle group					
	Voiture et familiale de type "station-wagon"		Autre jusqu'à 4,5 t		Total	
Raison du déplacement						
Pour se rendre à la maison	48 339,0	A	29 795,6	B	78 134,6	A
Pour se rendre au travail ou à l'école	29 791,2	B	18 809,1	B	48 600,3	A
Pour magasiner ou effectuer des courses	33 104,5	B	19 681,8	B	52 786,4	A
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	23 380,8	B	13 672,6	B	37 053,4	B
Pour se rendre quelque part	21 494,9	C		F		F
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F	5 834,5	D		F
(Travail) appel de service		F	5 412,8	C	7 010,6	C
(Travail) autre type de travail	4 540,4	C	6 279,5	C	10 820,0	C
Total	164 420,5	A	118 321,8	A	282 742,3	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 pour

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

	Groupe de véhicules					
	Voiture et familiale de type "station-wagon"		Autre jusqu'à 4,5 t		Total	
Raison du déplacement						
Pour se rendre à la maison	74 132,9	B	52 889,1	B	127 021,9	B
Pour se rendre au travail ou à l'école	37 006,5	B	25 169,5	B	62 176,0	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	54 288,4	B	33 593,2	B	87 881,6	A
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	43 025,0	B	31 241,8	B	74 266,8	B
Pour se rendre quelque part		F		F		F
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F	6 449,8	D		F
(Travail) appel de service		F	6 000,7	C	7 740,7	C
(Travail) autre type de travail		F		F		F
Total	258 404,8	B	202 219,3	B	460 624,1	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. 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	277,0	E
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	1 852,6	D
	Vide		F	340,5	E
	Autre type de travail	428,6	E		F
	Non liée au travail		F	160,6	E
	Total	6 164,7	A	2 740,0	B
	Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F	160,1
Transport de marchandises ou d'équipement			F	11 721,6	B
Vide			F	2 905,0	C
Autre type de travail			F		F
Non liée au travail			F		F
Total		291,0	E	15 691,3	A
Total	Appel de service	869,7	D	437,1	E
	Transport de marchandises ou d'équipement	3 150,2	C	13 574,2	B
	Vide	512,2	D	3 245,5	C
	Autre type de travail	431,8	D	224,9	E
	Non liée au travail	1 491,8	C	949,6	E
	Total	6 455,7	A	18 431,3	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 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	2 111,2	D
	Vide		F	346,0	E
	Autre type de travail	814,6	E		F
	Non liée au travail		F	183,2	E
	Total		F	3 140,0	D
	Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F	
Transport de marchandises ou d'équipement			F	12 454,4	C
Vide			F		F
Autre type de travail			F		F
Non liée au travail			F		F
Total			F	16 620,7	B
Total	Appel de service	1 134,7	D	537,2	E
	Transport de marchandises ou d'équipement	3 964,4	C	14 565,6	B
	Vide	691,4	D	3 362,0	C
	Autre type de travail	820,4	E		F
	Non liée au travail	2 684,9	D		F
	Total	9 295,9	C	19 760,7	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. 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	2 025,4	B	27,2	E	305,8	D	12,7	E	2 371,1	B
	06h00 à 11h59	22 942,7	A	316,7	C	823,1	C	57,1	C	24 139,7	A
	12h00 à 17h59	34 836,7	A	313,1	C	870,8	C	62,5	C	36 083,1	A
	18h00 à 23h59	17 124,6	A	60,9	E	594,5	C	32,7	D	17 812,6	A
	Total	76 929,4	A	717,9	C	2 594,2	C	165,0	C	80 406,6	A
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	6 537,3	B	222,3	E	1 764,2	C	47,8	E	8 571,6	B
	06h00 à 11h59	68 125,1	A	2 634,8	B	5 494,6	B	669,8	A	76 924,2	A
	12h00 à 17h59	88 893,4	A	2 470,6	B	5 782,4	B	689,6	A	97 835,9	A
	18h00 à 23h59	42 257,1	A	410,2	D	2 795,9	B	162,7	C	45 625,9	A
	Total	205 812,9	A	5 737,8	B	15 837,1	B	1 569,8	A	228 957,6	A
Total	00h00 à 05h59	8 562,7	B	249,5	D	2 070,0	C	60,5	D	10 942,7	B
	06h00 à 11h59	91 067,8	A	2 951,5	C	6 317,7	B	726,9	A	101 063,9	A
	12h00 à 17h59	123 730,1	A	2 783,7	B	6 653,2	B	752,1	A	133 919,0	A
	18h00 à 23h59	59 381,6	A	471,0	D	3 390,4	B	195,4	C	63 438,5	A
	Total	282 742,3	A	6 455,7	A	18 431,3	A	1 734,8	A	309 364,2	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	3 158,7	C	48,9	E	329,1	D		F	3 649,8	C
	06h00 à 11h59	38 942,3	B		F	901,8	C	555,6	E	40 877,9	B
	12h00 à 17h59	64 424,1	B		F	928,6	C	600,9	E	66 435,9	B
	18h00 à 23h59	31 906,5	B	130,8	E	630,8	C	291,5	E	32 959,7	B
	Total	138 431,7	B	1 140,1	D	2 790,3	C	1 561,0	E	143 923,2	B
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	9 149,8	C		F	1 863,1	C		F	11 981,1	B
	06h00 à 11h59	100 346,3	B	3 684,0	C	5 868,9	B	9 200,1	B	119 099,4	A
	12h00 à 17h59	142 245,9	B	3 519,7	C	6 235,9	B	9 858,1	B	161 859,7	A
	18h00 à 23h59	70 450,4	B		F	3 002,4	C	1 549,1	E	75 633,6	B
	Total	322 192,4	A	8 155,8	C	16 970,4	B	21 255,3	B	368 573,8	A
Total	00h00 à 05h59	12 308,6	B	369,2	E	2 192,2	C		F	15 630,9	B
	06h00 à 11h59	139 288,6	A	4 162,1	C	6 770,8	B	9 755,7	B	159 977,2	A
	12h00 à 17h59	206 670,0	B	4 002,0	C	7 164,5	B	10 459,0	B	228 295,5	A
	18h00 à 23h59	102 356,9	B		F	3 633,3	C	1 840,6	E	108 593,3	A
	Total	460 624,1	A	9 295,9	C	19 760,7	B	22 816,3	B	512 497,0	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. 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	551,3	E	855,9	E		F		F
	Femme		F		F		F		F		F
	Total		F	561,7	E	855,9	E	10,4	E		F
25 - 55 ans	Homme	127 592,8	B	5 077,8	B	15 015,0	B	879,6	B	148 565,1	A
	Femme	65 723,6	B	167,0	E		F	471,9	B	66 550,7	B
	Total	193 316,4	A	5 244,8	B	15 203,2	B	1 351,5	B	215 115,8	A
55 ans et plus	Homme	53 858,6	B	630,5	E	2 372,2	C	318,0	B	57 179,3	B
	Femme	15 321,5	B		F		F	55,0	E	15 395,2	B
	Total	69 180,1	B	649,2	E	2 372,2	C	373,0	B	72 574,6	B
Total	Homme	192 639,6	A	6 259,6	B	18 243,1	B	1 203,6	B	218 345,8	A
	Femme	90 102,7	A	196,2	E		F	531,3	B	91 018,3	A
	Total	282 742,3	A	6 455,7	A	18 431,3	A	1 734,8	A	309 364,2	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 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	684,4	E	928,8	E		F		F
	Femme		F		F		F		F		F
	Total		F	699,0	E	928,8	E		F		F
25 - 55 ans	Homme	212 363,6	B	7 204,8	C	16 092,5	B	8 651,4	C	244 312,3	B
	Femme	102 767,0	B	284,0	E		F	7 202,1	C	110 488,3	B
	Total	315 130,6	B	7 488,8	C	16 327,7	B	15 853,5	B	354 800,6	A
55 ans et plus	Homme	90 519,0	B		F	2 504,2	D	6 125,6	D	100 228,5	B
	Femme	22 605,9	B		F		F	764,6	E	23 398,9	B
	Total	113 124,9	B		F	2 504,2	D	6 890,2	C	123 627,4	B
Total	Homme	320 865,2	B	8 968,9	C	19 525,5	B	14 840,9	C	364 200,4	A
	Femme	139 758,9	B	327,0	E		F	7 975,4	C	148 296,6	B
	Total	460 624,1	A	9 295,9	C	19 760,7	B	22 816,3	B	512 497,0	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. 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	30 364,4	A	329,7	C		F	45,7	D	30 792,8	A
Diesel		F	1 188,5	C	7 332,1	B	556,8	B	10 266,2	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.

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications de Statistique Canada

Catalogue

- 53F0004XIE **Enquête sur les véhicules au Canada** – *Trimestriel*. Anglais.
- 53F0004XIF **Enquête sur les véhicules au Canada** – *Trimestriel*. 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 :

Gord Baldwin, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
Immeuble Principal, Pièce 1506
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

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.