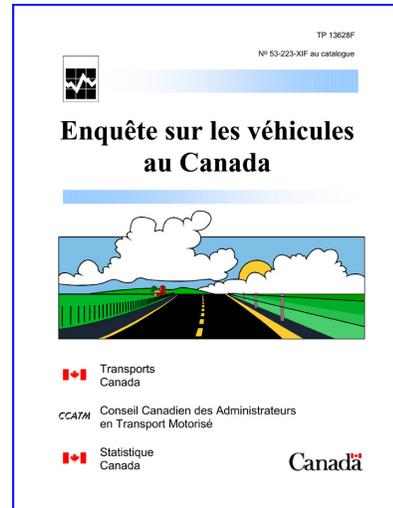




N° 53-223-XIF au catalogue

# Enquête sur les véhicules au Canada

Annuel, 2002



## Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet du présent produit ou au sujet de statistiques ou de services connexes doit être adressée à : Division des transports, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0T6 (téléphone : 1 866 500-8400; Renseignements par courriel: [statistiquesdutransport@statcan.ca](mailto:statistiquesdutransport@statcan.ca)).

Pour obtenir des renseignements sur l'ensemble des données de Statistique Canada qui sont disponibles, veuillez composer l'un des numéros sans frais suivants. Vous pouvez également communiquer avec nous par courriel ou visiter notre site Web.

<b>Service national de renseignements</b>	<b>1 800 263-1136</b>
<b>Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants</b>	<b>1 800 363-7629</b>
<b>Renseignements concernant le Programme des bibliothèques de dépôt</b>	<b>1 800 700-1033</b>
<b>Télécopieur pour le Programme des bibliothèques de dépôt</b>	<b>1 800 889-9734</b>
<b>Renseignements par courriel</b>	<b><a href="mailto:infostats@statcan.ca">infostats@statcan.ca</a></b>
<b>Site Web</b>	<b><a href="http://www.statcan.ca">www.statcan.ca</a></b>

## Renseignements sur les commandes et les abonnements

Le produit n° 53-223-XIF au catalogue est gratuit sur Internet. Les utilisateurs sont priés de se rendre à [http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/freepub\\_f.cgi](http://www.statcan.ca/cgi-bin/downpub/freepub_f.cgi)

## Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois, et ce, dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1 800 263-1136.



Statistique Canada

Division des transports

# Enquête sur les véhicules au Canada

Annuel, 2002

Publication autorisée par le ministre  
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2003

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 2003

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.

Le principal auteur de cette publication était **Wendy Christoff**.

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

**La Division des transports, Enquête sur les véhicules au Canada**  
Wendy Christoff, Mike Fahey, Sean Fagan

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

**La Division des méthodes d'enquêtes auprès des entreprises**  
François Gagnon, Daniel Finch

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

**La Division de la recherche et du développement des opérations**  
Ghislaine Desgagné, Claudine Desjardins

**Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et Administrateurs provinciaux et territoriaux des bureaux d'immatriculation des véhicules**

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

<b>1. INTRODUCTION</b> .....	<b>8</b>
<b>2. VUE D'ENSEMBLE DE L'ENQUÊTE</b> .....	<b>8</b>
<b>3. CONCEPTS ET DÉFINITIONS</b> .....	<b>9</b>
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
<b>4. MÉTHODES</b> .....	<b>11</b>
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
<b>5. QUALITÉ DES DONNÉES</b> .....	<b>14</b>
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 FINS DE COMPARAISONS CHRONOLOGIQUES.....	19
<b>6. GLOSSAIRE</b> .....	<b>20</b>

## LISTE DES TABLEAUX

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 VÉHICULE – VÉHICULES JUSQU'À 4,5 T .....	22
3.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION SELON LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VÉHICULE – CAMIONS DE 4,5 T À 15 T.....	23
4.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VÉHICULE – CAMIONS DE PLUS DE 15 T .....	24
5.	NOMBRE DE VÉHICULES DANS LES LISTES D'IMMATRICULATION SELON LA JURIDICTION ET L'ANNÉE DU VÉHICULE – 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 VÉHICULE.....	32
13.	PASSAGERS-KM SELON LE TYPE DE VÉHICULE ET L'ANNÉE DU VÉHICULE .....	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, 18,0 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 315,8 milliards de kilomètres entre le 1er janvier et le 31 décembre 2002.
- Les véhicules de poids brut de moins de 4 500 kg ont parcouru en moyenne 16 800 kilomètres tandis que les plus gros camions (les camions de poids brut de 15 000 kg ou plus) ont parcouru en moyenne 67 700 kilomètres.

## 1. INTRODUCTION

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

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

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

Le présent document présente les concepts et les méthodes utilisées et traite de la qualité des données. Toutes les informations présentées dans ce document réfèrent à l'année 2002.

## 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> octobre 1999, l'enquête comprend les véhicules de chaque province et territoire.

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

Les utilisateurs qui veulent des renseignements supplémentaires de Statistique Canada peuvent les obtenir sur demande en s'adressant à la Division des transports au 1 866 500-8400 ou par courriel à l'adresse [statistiquesdutransport@statcan.ca](mailto:statistiquesdutransport@statcan.ca).

### 3. CONCEPTS ET DÉFINITIONS

#### 3.1 LA POPULATION D'INTÉRÊT

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

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

#### 3.2 DÉFINITIONS DES VARIABLES ESTIMÉES

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

Les *passagers-kilomètres* sont la somme des distances parcourues par les passagers individuels. Pour les camions dont le poids brut est de 4,5 tonnes ou plus (voir la définition de *type de véhicule* 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 détermine les caractéristiques du déplacement. La définition de ce qui constitue un déplacement dépend du type de véhicule :

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

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

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

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

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

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

Pour chaque déplacement, les renseignements suivants sont recueillis :

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

## 4. MÉTHODES

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

### 4.1 PLAN DE 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 2002 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, autocaravanes, 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 inhabituelles.

L'ensemble des listes les plus récentes a été utilisé pour choisir l'échantillon, pour chaque trimestre de l'année 2002. 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 au cours d'une période de quatre trimestres consécutifs dans le cas des provinces (deux trimestres consécutifs pour les territoires), et on utilise les trois premiers caractères du code postal pour étaler l'échantillon sur l'ensemble des régions.

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

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

### 4.1.3 Taille de l'échantillon

Pour les dix provinces, on a tiré un total de 19 996 véhicules. Pour les trois territoires, 10 397 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 permettent d'alléger le fardeau de réponse de certaines des grandes flottes de véhicules qui ont plusieurs véhicules dans l'échantillon.

### Collecte pour les territoires

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

#### **4.2.2 Vérification et imputation**

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

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

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

#### **4.2.3 Estimation**

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

Les estimations suivantes des totaux sont disponibles :

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

## 5. QUALITÉ DES DONNÉES

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

### 5.1 SOURCES D'ERREURS

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

### 5.2 ERREUR D'ÉCHANTILLONNAGE

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

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

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

### 5.3 ERREURS NON DUES À L'ÉCHANTILLONNAGE

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

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

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

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

### 5.3.1 Erreurs de couverture

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

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

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

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

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

### 5.3.2 Erreurs de réponse

Il y a erreur de réponse lorsqu'un répondant donne des renseignements erronés parce que les questions de l'enquête ont été mal interprétées ou qu'il n'a pas les bons renseignements, qu'il donne de faux renseignements par erreur, ou qu'il ne veut pas révéler les bons renseignements. La vérification a de bonnes chances de repérer les erreurs de réponse importantes. Cependant, d'autres erreurs de réponse pourraient passer inaperçues.

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

### 5.3.3 Erreurs de non-réponse

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

### 5.3.4 Erreurs de traitement

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

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

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

## 5.4 MESURE DE LA QUALITÉ

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

### 5.4.1 Taux de réponse

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

PROVINCES	Véhicules-kilomètres et caractéristiques des déplacements ont été déclarés			Seulement les véhicules-kilomètres ont été déclarés (caractéristiques des déplacements ont été imputées)			Véhicules hors champ	Contacté, mais aucune donnée déclarée
	Tous	0 km	Non 0 km	Tous	0 km	Non 0 km		
Véhicules légers	37 %	15 %	21 %	32 %	5 %	27 %	5 %	5 %
Camions 4,5 t – 15 t	31 %	23 %	7 %	15 %	5 %	10 %	6 %	10 %
Camions 15 t et plus	38 %	26 %	12 %	19 %	5 %	13 %	6 %	14 %
Autobus	35 %	21 %	13 %	3 %	0 %	3 %	8 %	30 %

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 %	8 %
Camions 4,5 t – 15 t	s. o.	s. o.	s. o.	12 %	3 %	9 %	8 %	8 %
Camions 15 t et plus	s. o.	s. o.	s. o.	16 %	2 %	14 %	12 %	7 %
Autobus	s. o.	s. o.	s. o.	11 %	1 %	10 %	5 %	7 %

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	53 %	22 %	31 %	47 %	8 %	39 %
Camions 4,5 t – 15 t	67 %	51 %	16 %	33 %	11 %	22 %
Camions 15 t et plus	67 %	45 %	22 %	33 %	9 %	24 %
Autobus	92 %	57 %	35 %	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 %	6 %	94 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 4,5 t – 15 t	100 %	26 %	74 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 15 t et plus	100 %	11 %	89 %	s. o.	s. o.	s. o.
Autobus	100 %	11 %	89 %	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
<b>A</b>	Moins de 5 %	Excellente
<b>B</b>	5 % à 10 %	Très bonne
<b>C</b>	10 % à 15 %	Bonne
<b>D</b>	15 % à 20 %	Acceptable
<b>E</b>	20 % à 35 %	À utiliser avec prudence
<b>F</b>	35 % et plus	Trop peu fiable pour être publié

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

## 5.5 NOTES AUX FINS DE COMPARAISONS CHRONOLOGIQUES

Les changements suivants peuvent affecter la comparabilité avec les estimations annuelles précédentes:

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 unités en double au sein de chaque liste et entre les listes d'immatriculation étaient enlevées. Maintenant, les unités en double sont enlevées seulement au sein de chaque liste. Ce changement pourrait causer un surdénombrement et par conséquent une surestimation.
- Le type de carburant et le type de carrosserie du véhicule sont recueillis pour les véhicules immatriculés dans les territoires. Par conséquent les quatre tableaux (pages : 28, 29, 34, 36) incluent maintenant les territoires.
- Les changements apportés au carnet de bord des camions ont permis la collecte du nombre de passagers. Ainsi les passagers-kilomètres sont maintenant disponibles pour tous les véhicules, sauf les autobus de service urbain régulier, dans toutes les provinces, mais pas pour les territoires.
- Les changements apportés au carnet de bord des camions ont aussi permis la collecte de la distance parcourue sur les routes avec vitesse maximale affichée de 80 km/h ou plus. Dorénavant cette information est disponible pour tous les véhicules dans toutes les provinces, mais pas pour les territoires.

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 incohérentes ou qui font ressortir les enregistrements de données risquant d'être erronés. Certaines de ces vérifications comportent des relations logiques qui découlent directement des concepts et des définitions. D'autres sont de nature plus empirique et s'obtiennent par application de tests ou procédures statistiques.

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

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

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	249 640	4 039	2 867	1 314	257 859
Île-du-Prince-Édouard	73 391	1 831	2 561	54	77 837
Nouvelle-Écosse	519 876	9 331	7 314	1 836	538 356
Nouveau-Brunswick	442 704	7 592	3 588	2 795	456 679
Québec	4 056 126	56 350	35 679	16 724	4 164 878
Ontario	6 559 353	81 279	105 489	27 880	6 774 001
Manitoba	601 943	9 912	12 860	3 605	628 320
Saskatchewan	634 981	39 720	23 502	3 832	702 035
Alberta	2 089 421	86 635	67 364	12 579	2 255 998
Colombie-Britannique	2 271 268	68 002	13 807	8 380	2 361 457
Territoire du Yukon	22 908	1 406	1 154	262	25 729
Territoires du Nord-Ouest	19 261	603	1 021	95	20 980
Nunavut	2 794	272	143	16	3 225
Total - Canada	17 543 664	366 969	277 347	79 371	18 267 351

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 1985	5 579,	3 452,	22 974,	16 026,	100 514,	242 339,	50 706,	90 943,	220 837,	224 623,	3 409,	1 730,	160,	983 297,
, 1985	2 063,	1 250,	7 242,	6 132,	43 636,	75 642,	14 288,	18 626,	49 384,	54 940,	627,	436,	66,	274 336,
, 1986	3 051,	1 645,	10 452,	8 595,	67 384,	117 413,	19 935,	25 093,	69 442,	81 634,	932,	517,	61,	406 159,
, 1987	4 320,	2 350,	13 890,	11 832,	99 237,	156 283,	20 109,	22 070,	63 097,	85 840,	970,	472,	83,	480 559,
, 1988	8 562,	3 671,	21 094,	18 612,	157 747,	247 393,	26 199,	27 563,	86 069,	105 412,	1 182,	752,	124,	704 383,
, 1989	10 801,	4 279,	24 418,	21 697,	180 310,	290 882,	27 586,	28 708,	94 544,	119 027,	1 244,	806,	117,	804 423,
, 1990	11 577,	4 833,	27 305,	23 928,	206 952,	322 809,	31 208,	30 777,	103 196,	133 293,	1 263,	836,	132,	898 113,
, 1991	13 298,	4 532,	28 151,	24 736,	225 973,	332 575,	33 379,	32 369,	105 847,	131 590,	1 157,	828,	155,	934 595,
, 1992	14 822,	5 300,	31 910,	28 482,	263 071,	377 149,	35 078,	33 222,	104 327,	134 270,	1 114,	758,	156,	1 029 664,
, 1993	16 385,	5 170,	31 514,	26 217,	242 687,	365 467,	32 093,	30 683,	96 339,	124 406,	1 112,	755,	157,	972 991,
, 1994	16 822,	5 183,	32 797,	26 987,	233 200,	372 255,	31 740,	32 787,	101 752,	118 827,	1 106,	886,	173,	974 521,
, 1995	15 781,	5 346,	33 551,	27 884,	248 170,	402 208,	34 547,	34 914,	107 846,	122 376,	1 163,	946,	167,	1 034 906,
, 1996	12 074,	4 326,	28 176,	22 845,	198 998,	337 024,	30 274,	29 012,	91 240,	97 055,	866,	767,	131,	852 793,
, 1997	16 350,	5 068,	34 850,	27 698,	249 219,	432 972,	39 384,	38 089,	124 161,	124 392,	1 226,	1 183,	193,	1 094 790,
, 1998	18 654,	4 992,	37 939,	30 939,	271 335,	470 190,	40 826,	38 248,	138 027,	123 059,	1 077,	1 255,	174,	1 176 719,
, 1999	19 187,	3 804,	34 781,	28 687,	270 826,	455 409,	33 742,	29 812,	116 276,	110 136,	997,	1 373,	173,	1 105 208,
, 2000	23 817,	3 632,	41 780,	35 894,	352 930,	582 621,	37 953,	33 701,	136 867,	129 946,	998,	1 676,	178,	1 381 999,
, 2001	21 522,	2 439,	34 183,	29 208,	330 969,	522 819,	35 046,	32 735,	144 824,	128 626,	1 234,	1 815,	204,	1 285 631,
, 2002	14 289,	1 938,	21 397,	24 280,	286 211,	409 852,	26 423,	24 026,	124 666,	112 242,	1 147,	1 375,	174,	1 048 026,
, 2003	660,	172,	1 464,	2 011,	26 089,	46 043,	1 418,	1 594,	10 671,	9 563,	74,	86,	7,	99 856,
, 2004	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,
, Inconnue	15,	0,	0,	5,	658,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	0,	679,
, TOTAL	249 639,	73 390,	519 875,	442 703,	4 056 125,	6 559 352,	601 942,	634 980,	2 089 420,	2 271 267,	22 907,	19 260,	2 793,	17 543 659,

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 1985	717	902	2 280	854	10 116	6 022	2 582	30 361	35 665	12 360	475	118	44	102 501
1985	134	77	268	163	1 974	1 483	314	559	1 889	1 344	43	16	4	8 272
1986	168	88	324	191	2 198	2 016	393	632	2 166	1 863	35	18	11	10 110
1987	159	84	396	199	2 810	2 434	338	448	1 763	1 704	37	12	18	10 408
1988	252	90	453	245	3 602	3 327	385	463	2 531	2 475	56	17	16	13 917
1989	202	96	466	240	2 874	3 269	378	405	2 606	2 764	59	26	14	13 404
1990	234	62	458	246	3 000	3 600	497	532	2 657	3 068	63	35	14	14 473
1991	206	48	317	248	2 008	2 556	433	489	2 153	2 439	44	21	9	10 977
1992	167	36	298	287	1 795	2 658	377	439	1 995	2 473	38	20	12	10 601
1993	170	43	348	373	1 983	3 240	391	501	2 154	2 997	32	18	16	12 271
1994	205	55	328	441	2 487	4 073	404	506	2 518	3 277	49	21	14	14 384
1995	268	54	534	507	3 241	5 181	567	655	2 981	3 939	41	40	30	18 045
1996	141	26	328	395	1 996	3 718	392	397	2 057	2 738	35	18	8	12 254
1997	183	34	421	475	2 147	5 147	504	620	3 472	3 644	50	33	12	16 747
1998	143	18	476	513	2 708	5 280	401	575	3 167	3 144	43	24	12	16 509
1999	214	47	568	675	3 759	7 993	500	529	3 780	4 209	69	41	11	22 399
2000	192	26	499	522	3 104	7 098	341	445	3 399	3 879	89	42	10	19 653
2001	160	23	386	594	2 359	7 067	413	633	5 626	4 822	69	37	4	22 197
2002	105	10	161	369	1 670	4 613	261	486	3 698	4 368	68	36	3	15 854
2003	5	1	10	44	417	495	30	36	349	486	3	1	0	1 884
2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	3	0	0	0	90	0	0	0	0	0	0	0	0	94
TOTAL	4 037	1 830	9 330	7 591	56 349	81 278	9 911	39 719	86 634	68 001	1 405	602	271	366 962

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 1985	300	934	839	541	829	4 983	1 397	7 436	16 720	2 424	213	150	22	36 794
1985	88	137	177	138	354	1 655	281	760	1 511	286	25	23	0	5 441
1986	94	172	189	168	431	2 364	334	887	1 785	405	25	19	0	6 878
1987	122	198	272	256	689	3 218	377	926	1 547	475	21	19	5	8 131
1988	165	189	301	225	919	3 464	380	1 006	2 174	551	31	27	1	9 438
1989	171	138	301	195	781	3 666	373	826	2 015	530	27	40	2	9 069
1990	112	115	212	216	735	3 502	351	788	2 234	874	39	28	4	9 214
1991	109	68	142	119	443	2 257	211	531	1 675	482	23	30	9	6 104
1992	94	38	151	95	631	2 262	271	523	1 411	648	35	24	6	6 195
1993	90	50	232	150	1 006	3 364	448	801	1 905	605	32	25	1	8 715
1994	147	74	362	157	1 944	4 937	677	1 015	2 976	754	42	59	6	13 155
1995	196	107	545	229	2 934	8 228	810	1 328	3 777	810	58	68	15	19 112
1996	169	62	404	149	2 063	5 987	797	947	2 972	750	66	56	7	14 433
1997	145	30	326	136	2 160	6 069	716	975	3 537	794	66	67	4	15 031
1998	218	52	603	180	3 896	10 314	1 167	1 256	5 008	771	83	80	11	23 646
1999	204	68	686	210	4 462	11 733	1 251	1 067	4 188	742	88	76	22	24 804
2000	224	68	884	198	5 512	13 425	1 471	1 116	4 318	681	112	92	8	28 114
2001	114	32	427	110	3 228	7 950	842	810	4 208	638	98	77	7	18 546
2002	76	11	199	75	1 896	4 385	480	405	2 807	478	50	45	2	10 914
2003	17	8	52	28	752	1 716	216	91	590	97	10	6	2	3 592
2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	3	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	7
TOTAL	2 866	2 560	7 313	3 587	35 678	105 488	12 859	23 501	67 363	13 806	1 153	1 019	142	277 339

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 1985	39	15	146	841	565	1 403	292	525	2 212	886	44	11	4	6 989
1985	1	1	29	98	181	310	185	143	259	113	4	0	3	1 332
1986	7	2	50	115	189	324	131	141	328	157	3	0	0	1 452
1987	25	2	57	114	157	545	149	315	422	198	1	3	0	1 993
1988	107	0	85	147	241	801	225	210	533	296	6	1	0	2 658
1989	179	1	69	106	451	989	163	226	624	417	6	2	0	3 238
1990	197	1	114	187	800	1 592	131	258	673	439	5	1	0	4 404
1991	174	0	125	75	1 022	1 630	199	212	575	518	7	0	0	4 541
1992	158	3	74	83	1 056	1 642	198	171	592	394	12	0	0	4 388
1993	60	0	101	98	913	1 424	183	181	546	340	5	0	0	3 856
1994	35	0	48	35	1 426	1 261	243	114	401	390	9	1	0	3 969
1995	31	1	179	160	947	1 816	174	127	529	506	11	0	0	4 486
1996	23	2	67	19	1 206	1 902	169	148	444	592	16	0	0	4 593
1997	48	0	100	123	1 151	1 560	160	155	687	376	21	2	1	4 391
1998	35	0	190	192	1 088	1 960	192	178	717	641	8	1	0	5 205
1999	66	0	98	90	1 414	2 352	228	215	787	549	7	19	0	5 830
2000	56	2	184	99	1 322	2 643	206	171	816	663	17	9	4	6 194
2001	51	9	79	107	1 433	2 230	115	181	844	587	60	22	1	5 724
2002	11	9	28	90	932	1 063	249	126	514	293	11	13	0	3 344
2003	0	0	3	5	211	424	3	26	64	16	0	0	0	756
2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	0	0	0	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	10
TOTAL	1 313	53	1 835	2 794	16 723	27 880	3 604	3 831	12 577	8 379	261	94	15	79 364

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	246 460	A	3 515	A	2 820	A	1 294	A	254 089	A
Île-du-Prince-Édouard	72 028	A	1 637	A	2 525	A	49	A	76 239	A
Nouvelle-Écosse	514 035	A	7 269	A	6 924	A	1 729	A	529 957	A
Nouveau-Brunswick	437 292	A	5 618	B	3 344	A	1 682	B	447 935	A
Québec	4 000 233	A	50 543	A	35 054	A	16 194	A	4 102 023	A
Ontario	6 457 801	A	68 718	A	102 206	A	28 303	A	6 657 028	A
Manitoba	598 139	A	9 239	A	12 612	A	3 431	A	623 421	A
Saskatchewan	624 286	A	37 036	A	22 206	A	3 749	A	687 277	A
Alberta	2 045 154	A	77 892	A	64 809	A	11 607	A	2 199 462	A
Colombie-Britannique	2 259 047	A	52 346	A	13 459	A	8 096	A	2 332 948	A
Territoire du Yukon	22 899	A	927	A	1 133	A	279	A	25 238	A
Territoires du Nord-Ouest	19 203	A	490	A	1 124	A	101	A	20 918	A
Nunavut	2 846	A	194	C	195	B	4	C	3 239	A
Total - Canada	17 299 423	A	315 424	A	268 411	A	76 517	A	17 959 775	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 1999	3 271 946	A	45 671	A	56 716	A	13 005	A	3 387 338	A
1997 - 1999	3 630 904	A	53 375	A	62 741	A	17 012	A	3 764 032	A
1993 - 1996	4 189 598	A	45 853	B	55 557	B	17 701	B	4 308 710	A
1989 - 1992	3 598 465	A	42 466	B	27 545	B	14 130	B	3 682 605	A
Antérieur à 1989	2 608 511	A	128 059	A	65 852	A	14 668	B	2 817 091	A
Total	17 299 423	A	315 424	A	268 411	A	76 517	A	17 959 775	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	10 007 281	A	...	...	F	...	F	10 008 408	A	
Familiale de type "station-wagon"	415 420	B	...	...	...	...	...	415 420	B	
Fourgonnette	2 460 228	A	19 861	C	F	3 962	D	2 484 161	A	
Véhicule utilitaire sport	1 291 314	A	F	...	...	...	...	1 292 517	A	
Camionnette de type "pick-up"	3 010 101	A	70 995	B	2 997	E	F	3 084 375	A	
Camion porteur	81 709	D	198 484	A	103 259	A	F	383 766	A	
Semi-remorque		F	12 881	C	159 459	A	F	175 579	A	
Autobus		F	F	F	...	71 211	A	87 983	B	
Autre		F	9 082	D	F	F	F		F	
Total	17 299 423	A	315 424	A	268 411	A	76 517	A	17 959 775	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 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	16 820 534	A	135 193	A	15 012	C	14 316	B	16 985 055	A
Diesel	428 033	B	170 135	A	253 301	A	58 870	A	910 339	A
Autre	50 857	E	10 096	D		F	3 331	C	64 382	D
Total	17 299 423	A	315 424	A	268 411	A	76 517	A	17 959 775	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									
	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	3 571,1	A	57,8	C	157,6	C	21,4	C	3 807,9	A
Île-du-Prince-Édouard	1 286,3	B	8,5	E	31,6	E		F	1 327,0	A
Nouvelle-Écosse	9 747,0	A	139,4	C	445,9	B	32,2	C	10 364,6	A
Nouveau-Brunswick	8 259,6	A	112,7	C	97,2	D	37,7	C	8 507,1	A
Québec	65 706,2	A	1 167,6	B	3 942,3	A	454,0	B	71 270,1	A
Ontario	113 430,4	A	1 623,6	B	7 924,5	B	704,0	B	123 682,5	A
Manitoba	8 691,1	B	165,8	B	1 127,9	B	62,0	B	10 046,7	A
Saskatchewan	9 927,1	A	161,1	C	1 005,3	C	56,1	B	11 149,7	A
Alberta	32 625,0	A	1 130,9	C	2 905,3	B	335,6	B	36 996,7	A
Colombie-Britannique	36 416,0	A	853,8	B	349,2	B	170,3	C	37 789,4	A
Territoire du Yukon	360,9	B	11,7	C	94,2	C	8,2	E	475,0	B
Territoires du Nord-Ouest	264,5	B	6,4	E	81,1	B	5,6	E	357,6	A
Nunavut	35,0	B		F		F		F	40,9	C
Total - Canada	290 320,1	A	5 439,9	A	18 167,0	A	1 888,0	A	315 815,0	A

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

Estimations du nombre de

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

Juridiction	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Terre-Neuve et Labrador	6 603,5	B		F	178,7	D	239,7	D	7 108,1	B
Île-du-Prince-Édouard	2 250,9	B	13,1	E		F	23,4	E	2 322,9	B
Nouvelle-Écosse	16 349,0	B	186,9	D	510,2	C	603,9	E	17 650,1	B
Nouveau-Brunswick	14 384,3	B	152,8	E		F	760,7	D	15 419,2	B
Québec	101 761,6	B	1 423,2	C	4 560,7	C	6 241,6	E	113 987,0	B
Ontario	180 011,4	B	2 195,5	C	8 822,8	B	8 122,4	C	199 152,0	B
Manitoba	15 188,2	B	246,6	C	1 354,8	C	812,3	C	17 601,9	B
Saskatchewan	18 443,9	C		F		F	853,4	C	20 636,9	B
Alberta	55 716,5	B	1 439,7	D	3 350,5	C	3 009,2	D	63 516,0	B
Colombie-Britannique	59 870,5	B	1 555,6	D	391,4	D	2 657,0	E	64 474,6	B
Total - provinces	470 579,7	A	7 551,5	B	20 413,8	B	23 323,7	B	521 868,6	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

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 1999	76 512,0	A	1 525,5	B	7 025,6	B	457,6	B	85 520,7	A
1997 - 1999	74 093,9	A	1 626,8	B	6 323,6	B	512,5	B	82 556,9	A
1993 - 1996	69 312,9	A	988,6	C	3 498,9	B	348,5	B	74 148,9	A
1989 - 1992	46 964,9	A	616,6	C	708,0	D	309,8	C	48 599,3	A
Antérieur à 1989	23 436,4	A	682,3	C	610,8	C	259,6	D	24 989,2	A
Total	290 320,1	A	5 439,9	A	18 167,0	A	1 888,0	A	315 815,0	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Année du véhicule										
Postérieur à 1999	126 785,5	B	2 174,6	C	8 344,0	C	6 927,9	C	144 232,0	B
1997 - 1999	120 727,5	B	2 135,4	C	6 966,8	C	7 237,2	D	137 066,9	B
1993 - 1996	112 147,4	B	1 309,4	D	3 697,8	C	4 137,0	C	121 291,6	B
1989 - 1992	75 873,8	B	986,6	E	753,8	E	3 875,1	E	81 489,2	B
Antérieur à 1989		F	945,5	E	651,4	D	1 146,5	E	37 788,9	B
Total	470 579,7	A	7 551,5	B	20 413,8	B	23 323,7	B	521 868,6	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	157 295,4	A	...	...	...	F	...	...	157 303,6	A
Familiale de type "station-wagon"	7 464,5	D	...	...	...	...	...	...	7 464,5	D
Fourgonnette	43 911,8	B	545,6	D	...	F	116,6	E	44 574,5	A
Véhicule utilitaire sport	23 628,3	B	...	F	...	...	...	...	23 638,2	B
Camionnette de type "pick-up"	54 841,3	A	1 229,0	B	...	F	...	F	56 142,2	A
Camion porteur	...	F	3 183,3	B	2 704,1	B	...	F	8 168,2	C
Semi-remorque	...	F	307,3	E	15 382,7	A	...	F	15 708,4	A
Autobus	...	F	...	F	...	...	1 757,8	A	1 951,1	B
Autre	...	F	110,4	E	...	F	...	F	...	F
Total	290 320,1	A	5 439,9	A	18 167,0	A	1 888,0	A	315 815,0	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

Type de carrosserie du véhicule	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Voiture	251 537,4	B	...	...	F	...	...	251 545,6	B	
Familiale de type "station-wagon"	12 974,1	E	...	...	...	...	...	12 974,1	E	
Fourgonnette	81 114,0	B	788,2	E	F	805,4	E	82 708,0	B	
Véhicule utilitaire sport	40 330,8	C	F	...	...	...	...	40 347,4	C	
Camionnette de type "pick-up"	80 209,7	B	F	F	F	F	F	82 394,8	B	
Camion porteur	F	3 999,7	B	2 942,9	C	F	F	9 924,1	D	
Semi-remorque	F	F	17 388,9	B	F	F	F	18 002,8	B	
Autobus	F	F	...	22 237,7	B	22 540,3	B	22 540,3	B	
Autre	F	F	F	F	F	F	F	F	F	
Total	470 579,7	A	7 551,5	B	20 413,8	B	23 323,7	B	521 868,6	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	278 776,2	A	1 049,0	B	122,3	E	219,9	C	280 167,3	A
Diesel	10 290,0	C	4 191,3	A	18 043,9	A	1 637,0	A	34 162,2	A
Autre	1 254,0	E	199,7	E		F	31,1	E	1 485,5	E
Total	290 320,1	A	5 439,9	A	18 167,0	A	1 888,0	A	315 815,0	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

Type de carburant	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Essence	452 684,4	A	1 529,4	D		F	2 493,8	D	456 835,9	A
Diesel	15 677,8	D	5 786,3	B	20 284,7	B	20 405,4	B	62 154,2	B
Autre		F		F		F	424,5	E		F
Total	470 579,7	A	7 551,5	B	20 413,8	B	23 323,7	B	521 868,6	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 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	33 909,4	A	180,0	D	965,4	C	82,8	C	35 137,5	A
Lundi	42 447,8	A	949,8	C	2 957,8	B	299,1	B	46 654,5	A
Mardi	42 787,9	A	1 028,9	B	3 294,2	B	318,7	A	47 429,7	A
Mercredi	43 981,8	A	1 039,8	B	3 290,3	B	369,5	A	48 681,4	A
Jeudi	45 617,5	A	1 109,6	B	3 382,7	B	358,4	A	50 468,2	A
Vendredi	47 844,1	A	885,2	B	3 010,8	B	325,6	A	52 065,7	A
Samedi	33 071,3	A	227,9	C	1 085,6	B	119,9	C	34 504,7	A
Total	289 659,8	A	5 421,1	A	17 986,7	A	1 874,0	A	314 941,6	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	60 639,2	B	279,8	E	1 151,7	C	982,4	E	63 053,1	B
Lundi	69 250,0	B	1 405,7	D	3 238,6	B	3 607,7	B	77 502,0	B
Mardi	68 544,0	B	1 405,1	C	3 666,0	B	4 021,0	B	77 636,1	B
Mercredi	68 984,3	B	1 339,4	B	3 742,9	B	4 425,6	B	78 492,2	A
Jeudi	68 902,4	B	1 494,8	B	3 826,5	B	4 273,0	B	78 496,7	A
Vendredi	76 418,2	B	1 235,5	B	3 473,4	B	4 435,7	B	85 562,9	A
Samedi	57 841,4	B	391,1	D	1 314,8	C	1 578,2	E	61 125,6	B
Total	470 579,7	A	7 551,5	B	20 413,8	B	23 323,7	B	521 868,6	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	4 920,5	C	29,9	E		F		F	4 952,7	C
20 à 24 ans	14 350,3	D	203,2	E	325,4	E	31,8	E	14 910,7	D
25 à 34 ans	43 989,7	B	1 131,1	C	3 834,5	C	168,1	C	49 123,4	B
35 à 44 ans	75 290,5	B	2 001,1	C	6 532,0	B	511,5	B	84 335,1	B
45 à 54 ans	74 191,1	B	1 328,5	C	4 655,0	B	743,2	B	80 917,8	B
55 à 64 ans	46 333,4	B	646,3	D	2 536,0	C	385,5	B	49 901,2	B
65 ans et plus	30 584,2	B	81,2	E		F	32,9	E	30 800,8	B
Total	289 659,8	A	5 421,1	A	17 986,7	A	1 874,0	A	314 941,6	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	249,0	E	386,6	E		F	22 097,3	D
25 à 34 ans	73 021,0	B	1 509,6	C	4 345,1	C	1 811,6	E	80 687,3	B
35 à 44 ans	126 654,6	B		F	7 589,5	C	5 492,7	C	142 592,3	B
45 à 54 ans	116 555,8	B	1 814,6	D	5 089,8	B	9 361,3	C	132 821,5	B
55 à 64 ans	72 010,4	B	982,3	E	2 895,7	C	5 976,6	C	81 865,0	B
65 ans et plus	52 871,7	B	98,6	E		F		F	53 468,8	B
Total	470 579,7	A	7 551,5	B	20 413,8	B	23 323,7	B	521 868,6	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	200 863,8	A	5 167,4	B	17 544,7	B	1 322,2	B	224 898,2	A
Femme	88 796,0	B		F	441,9	E	551,8	B	90 043,5	B
Total	289 659,8	A	5 421,1	A	17 986,7	A	1 874,0	A	314 941,6	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	335 595,8	A	7 137,0	B	19 703,2	B	15 112,5	C	377 548,6	A
Femme	134 983,8	B		F	710,6	E	8 211,2	B	144 320,1	B
Total	470 579,7	A	7 551,5	B	20 413,8	B	23 323,7	B	521 868,6	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	7 285,1	B	252,4	D	2 026,3	B	75,3	E	9 639,1	B
06h00 à 11h59	97 941,3	A	2 363,3	B	6 611,6	B	808,2	A	107 724,3	A
12h00 à 17h59	130 585,4	A	2 284,7	B	6 311,5	B	810,3	A	139 991,9	A
18h00 à 23h59	53 848,0	A	520,7	D	3 037,2	B	180,2	B	57 586,2	A
Total	289 659,8	A	5 421,1	A	17 986,7	A	1 874,0	A	314 941,6	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	9 796,0	B	313,2	D	2 459,7	C		F	13 451,2	B
06h00 à 11h59	147 180,4	A	3 251,9	B	7 361,4	B	10 192,9	B	167 986,6	A
12h00 à 17h59	213 969,4	A	3 257,0	B	7 085,2	B	10 698,2	B	235 009,9	A
18h00 à 23h59	99 633,8	B	729,4	D	3 507,5	B	1 550,2	E	105 420,9	A
Total	470 579,7	A	7 551,5	B	20 413,8	B	23 323,7	B	521 868,6	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	328,3	E	1 543,2	C	...		1 879,3	C
Déclaré - non	289 652,0	A	5 092,8	B	16 443,5	B	1 874,0	A	313 062,3	A
Total	289 659,8	A	5 421,1	A	17 986,7	A	1 874,0	A	314 941,6	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de

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

	Type de véhicule									
	Vehicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Transport de marchandises dangereuses										
Déclaré - oui		F		F	1 711,1	D		...	2 106,5	C
Déclaré - non	470 569,0	A	7 166,7	B	18 702,7	B	23 323,7	B	519 762,1	A
Total	470 579,7	A	7 551,5	B	20 413,8	B	23 323,7	B	521 868,6	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	74 212,7	A	621,5	D	2 481,4	B	213,0	C	77 528,6	A
Les jours de la semaine	215 447,1	A	4 799,6	B	15 505,3	B	1 661,0	A	237 413,0	A
Total	289 659,8	A	5 421,1	A	17 986,7	A	1 874,0	A	314 941,6	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	133 515,3	A	1 071,6	E	2 917,7	C	2 899,4	E	140 404,0	A
Les jours de la semaine	337 064,3	A	6 479,9	B	17 496,1	B	20 424,3	B	381 464,6	A
Total	470 579,7	A	7 551,5	B	20 413,8	B	23 323,7	B	521 868,6	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	161 309,9	A	2 603,9	B	11 426,6	B	634,3	B	175 974,7	A
Autres routes	128 349,9	A	2 817,3	B	6 560,1	B	1 239,7	A	138 967,0	A
<b>Total</b>	<b>289 659,8</b>	<b>A</b>	<b>5 421,1</b>	<b>A</b>	<b>17 986,7</b>	<b>A</b>	<b>1 874,0</b>	<b>A</b>	<b>314 941,6</b>	<b>A</b>

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

Estimations pour l'ensemble des provinces 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	272 111,9	B	3 666,2	B	12 833,3	B	11 660,1	C	300 271,4	A
Autres routes	198 467,8	A	3 885,3	B	7 580,5	C	11 663,6	B	221 597,3	A
<b>Total</b>	<b>470 579,7</b>	<b>A</b>	<b>7 551,5</b>	<b>B</b>	<b>20 413,8</b>	<b>B</b>	<b>23 323,7</b>	<b>B</b>	<b>521 868,6</b>	<b>A</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

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	12 677,2	C
5 - 14 ans	33 778,6	B
15 ans et plus	424 123,8	A
Total	470 579,7	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV: A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . -INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. 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	.		632,7	B
Interurbain régulier		F		F
École	15 271,2	B	841,7	A
Nolisé	5 180,1	D	203,3	D
Autre	884,4	E	103,0	D
Total	23 323,7	B	1 874,0	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 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	51 929,2	B	31 774,5	B	83 703,7	A
Pour se rendre au travail ou à l'école	26 807,5	B	18 638,3	B	45 445,7	A
Pour magasiner ou effectuer des courses	33 148,6	B	20 856,2	B	54 004,8	A
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	21 549,4	B	12 878,7	B	34 428,1	B
Pour se rendre quelque part	22 633,2	C	15 801,2	B	38 434,4	B
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F	9 819,8	E	11 748,6	E
(Travail) appel de service	2 060,8	E	4 943,0	D	7 003,8	C
(Travail) autre type de travail	4 533,4	D	10 357,3	C	14 890,7	B
Total	164 590,7	A	125 069,1	A	289 659,8	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.

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

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

	Groupe de véhicules					
	Voiture et familiale de type "station-wagon"		Autre jusqu'à 4,5 t		Total	
Raison du déplacement						
Pour se rendre à la maison	82 881,0	B	52 830,2	B	135 711,2	B
Pour se rendre au travail ou à l'école	31 499,6	B	23 531,7	B	55 031,4	A
Pour magasiner ou effectuer des courses	54 182,6	B	36 921,6	B	91 104,2	B
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	43 215,0	B	28 327,1	B	71 542,1	B
Pour se rendre quelque part	42 107,3	C	33 708,0	C	75 815,3	B
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F	11 209,0	E	13 320,8	E
(Travail) appel de service	2 324,8	E		F	8 371,0	C
(Travail) autre type de travail	6 189,3	D	13 494,3	C	19 683,7	C
Total	264 511,4	B	206 068,2	B	470 579,7	A

LE SYMBOLE À DROITE DE CHAQUE ESTIMATION DÉTERMINE SA QUALITÉ COMME SUIV : A - EXCELLENTE, B - TRÈS BONNE, C - BONNE, D - ACCEPTABLE, E - À UTILISER AVEC PRUDENCE, F - TROP PEU FIABLE POUR ÊTRE PUBLIÉ, ... - N'AYANT PAS LIEU DE FIGURER, . - INDISPONIBLE POUR TOUTE PÉRIODE DE RÉFÉRENCE EN RAISON DE L'ARRONDISSEMENT, LES COMPOSANTES PEUVENT NE PAS SOMMER AUX TOTAUX ET CERTAINES PEUVENT DIFFÉRER LÉGÈREMENT D'UN TABLEAU À L'AUTRE. 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	132,9	E
	Transport de marchandises ou d'équipement	2 958,3	B	2 088,0	C
	Vide	325,1	D	335,8	D
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	884,5	C	151,3	E
	Total	5 113,8	A	2 764,6	B
	Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F	243,5
Transport de marchandises ou d'équipement			F	12 072,9	B
Vide			F	2 604,0	C
Autre type de travail			F		F
Non liée au travail			F	244,5	E
Total		307,3	E	15 222,1	A
Total	Appel de service	712,2	C	376,4	D
	Transport de marchandises ou d'équipement	3 074,7	B	14 160,8	B
	Vide	442,8	E	2 939,7	C
	Autre type de travail	281,5	E	114,0	E
	Non liée au travail	909,8	C	395,8	D
	Total	5 421,1	A	17 986,7	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces 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	196,5	E
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	2 249,0	C
	Vide		F	346,9	D
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	1 609,3	D	161,9	E
	Total	7 130,0	B	3 024,3	C
	Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F	264,5
Transport de marchandises ou d'équipement			F	14 054,9	B
Vide			F	2 760,1	C
Autre type de travail			F		F
Non liée au travail			F	249,1	E
Total			F	17 389,5	B
Total	Appel de service	989,0	C	461,0	D
	Transport de marchandises ou d'équipement	3 793,0	C	16 303,9	B
	Vide	625,4	E	3 107,0	C
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail	1 658,3	D	410,9	D
	Total	7 551,5	B	20 413,8	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	1 788,4	B		F	349,4	C	16,7	E	2 181,5	B
	06h00 à 11h59	23 036,4	A	212,7	C	838,7	B	74,2	C	24 162,0	A
	12h00 à 17h59	34 425,3	A	278,7	D	784,8	B	84,9	B	35 573,8	A
	18h00 à 23h59	14 962,5	A		F	508,5	C	37,2	D	15 611,3	A
	Total	74 212,7	A	621,5	D	2 481,4	B	213,0	C	77 528,6	A
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	5 496,7	B	225,4	D	1 676,9	B	58,6	D	7 457,6	B
	06h00 à 11h59	74 904,9	A	2 150,6	B	5 773,0	B	734,0	A	83 562,4	A
	12h00 à 17h59	96 160,0	A	2 006,0	B	5 526,7	B	725,4	A	104 418,1	A
	18h00 à 23h59	38 885,5	A	417,7	C	2 528,7	B	143,0	B	41 974,9	A
	Total	215 447,1	A	4 799,6	B	15 505,3	B	1 661,0	A	237 413,0	A
Total	00h00 à 05h59	7 285,1	B	252,4	D	2 026,3	B	75,3	E	9 639,1	B
	06h00 à 11h59	97 941,3	A	2 363,3	B	6 611,6	B	808,2	A	107 724,3	A
	12h00 à 17h59	130 585,4	A	2 284,7	B	6 311,5	B	810,3	A	139 991,9	A
	18h00 à 23h59	53 848,0	A	520,7	D	3 037,2	B	180,2	B	57 586,2	A
	Total	289 659,8	A	5 421,1	A	17 986,7	A	1 874,0	A	314 941,6	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	2 555,6	C		F	436,1	D		F	3 313,5	C
	06h00 à 11h59	37 219,5	B	345,3	D	958,5	C	927,3	E	39 450,6	B
	12h00 à 17h59	62 942,9	B	529,6	E	918,9	C	1 191,4	E	65 582,7	B
	18h00 à 23h59	30 797,4	B		F	604,2	C	496,8	E	32 057,3	B
	Total	133 515,3	A	1 071,6	E	2 917,7	C	2 899,4	E	140 404,0	A
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59		F	275,4	D	2 023,6	C		F		F
	06h00 à 11h59	109 960,9	B	2 906,5	B	6 402,9	B	9 265,6	B	128 536,0	A
	12h00 à 17h59	151 026,6	A	2 727,4	B	6 166,3	B	9 506,9	B	169 427,2	A
	18h00 à 23h59	68 836,4	B	570,6	D	2 903,3	B	1 053,4	E	73 363,6	B
	Total	337 064,3	A	6 479,9	B	17 496,1	B	20 424,3	B	381 464,6	A
Total	00h00 à 05h59	9 796,0	B	313,2	D	2 459,7	C		F	13 451,2	B
	06h00 à 11h59	147 180,4	A	3 251,9	B	7 361,4	B	10 192,9	B	167 986,6	A
	12h00 à 17h59	213 969,4	A	3 257,0	B	7 085,2	B	10 698,2	B	235 009,9	A
	18h00 à 23h59	99 633,8	B	729,4	D	3 507,5	B	1 550,2	E	105 420,9	A
	Total	470 579,7	A	7 551,5	B	20 413,8	B	23 323,7	B	521 868,6	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									
		Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Groupe d'âge du conducteur	Sexe du conducteur										
Moins de 25 ans	Homme	9 918,8	D	226,7	D	326,7	E		F	10 502,3	D
	Femme		F		F		F		F		F
	Total	19 270,9	C	233,0	D	326,7	E	32,8	E	19 863,4	C
25 - 55 ans	Homme	132 361,7	B	4 215,4	B	14 585,1	B	944,1	B	152 106,3	A
	Femme	61 109,5	B		F	436,4	E	478,7	B	62 269,9	B
	Total	193 471,3	A	4 460,6	B	15 021,5	B	1 422,8	B	214 376,2	A
55 ans et plus	Homme	58 583,2	B	725,2	D	2 633,0	C	348,1	B	62 289,5	B
	Femme	18 334,4	B		F		F	70,4	D	18 412,6	B
	Total	76 917,6	B	727,5	D	2 638,5	C	418,4	B	80 702,0	B
Total	Homme	200 863,8	A	5 167,4	B	17 544,7	B	1 322,2	B	224 898,2	A
	Femme	88 796,0	B		F	441,9	E	551,8	B	90 043,5	B
	Total	289 659,8	A	5 421,1	A	17 986,7	A	1 874,0	A	314 941,6	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	15 915,4	E	284,6	D	387,9	E		F	16 868,6	E
	Femme		F		F		F		F		F
	Total		F	290,9	D	387,9	E		F		F
25 - 55 ans	Homme	220 656,3	B	5 776,0	B	16 324,9	B	9 693,1	C	252 450,2	A
	Femme	95 575,1	B		F	699,6	E	6 972,6	C	103 650,9	B
	Total	316 231,4	A	6 179,7	B	17 024,4	B	16 665,6	B	356 101,1	A
55 ans et plus	Homme	99 024,1	B	1 076,5	E	2 990,4	C	5 138,8	D	108 229,8	B
	Femme	25 857,9	B		F		F	1 230,7	E	27 104,0	B
	Total	124 882,1	B	1 080,9	E	3 001,4	C	6 369,4	C	135 333,8	B
Total	Homme	335 595,8	A	7 137,0	B	19 703,2	B	15 112,5	C	377 548,6	A
	Femme	134 983,8	B		F	710,6	E	8 211,2	B	144 320,1	B
	Total	470 579,7	A	7 551,5	B	20 413,8	B	23 323,7	B	521 868,6	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 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	32 273,1	A	302,6	D		F	77,0	C	32 681,1	A
Diesel	1 440,3	E	1 054,7	B	7 210,0	B	557,2	B	10 262,2	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.
- 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.
- 53-222-XIB **Le camionnage au Canada** - *Annuel*. Bilingue.
- 54-205-XIB **Le transport maritime au Canada** - *Annuel*. Bilingue.
- 66-001-PPB **Voyages internationaux, renseignements provisoires (Touriscope)** - *Mensuel*. Bilingue.
- 66-201-XIB **Voyages internationaux** - *Annuel*. Bilingue.
- 87-003-XIB **Info-voyages** - *Trimestriel*. Bilingue.

Pour obtenir une publication, veuillez utiliser les numéros sans frais (au Canada et au États-Unis) :  
1 800 267-6677 (téléphone) ou 1 877 287-4369 (télécopieur).

Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.