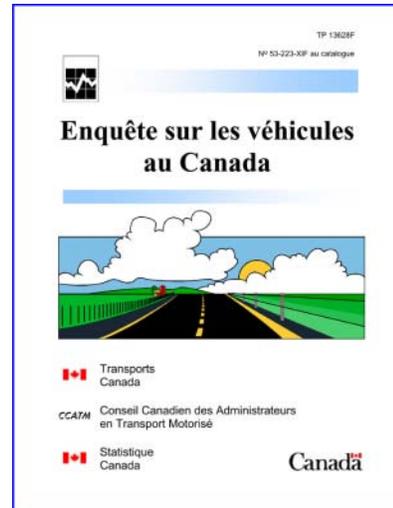




N° 53-223-XIF au catalogue

Enquête sur les véhicules au Canada

Annuel, 2003



Comment obtenir d'autres renseignements

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

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

Service national de renseignements	1 800 263-1136
Service national d'appareils de télécommunications pour les malentendants	1 800 363-7629
Renseignements concernant le Programme des bibliothèques de dépôt	1 800 700-1033
Télécopieur pour le Programme des bibliothèques de dépôt	1 800 889-9734
Renseignements par courriel	infostats@statcan.ca
Site Web	www.statcan.ca

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

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, 2003

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2004

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 2004

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:

.	indisponible pour toute période de référence
..	indisponible pour une période de référence précise
...	n'ayant pas lieu de figurer
0	zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
0 ^s	valeur arrondie à 0 (zéro) où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
<i>p</i>	préliminaire
<i>r</i>	rectifié
<i>x</i>	confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique
<i>A</i>	excellente
<i>B</i>	très bonne
<i>C</i>	bonne
<i>D</i>	acceptable
<i>E</i>	à utiliser avec prudence
<i>F</i>	trop peu fiable pour être publié

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

Remerciements

La présente publication a été préparée à la division des transports sous la direction générale de **Gord Baldwin**, directeur de la Division des transports et de **Ed Hamilton**, Chef de la Section de camionnage.

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

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

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

La Division des transports, Système et intégration des données
Kevin Ringuette, Real Dery

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

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

La Division de la recherche et du développement des opérations

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

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

1. Introduction	8
2. Vue d'ensemble de l'enquête	8
3. Concepts et définitions	9
3.1 La population d'intérêt	9
3.2 Définitions des variables estimées	9
3.3 Définitions des caractéristiques des véhicules	9
3.4 Définitions des caractéristiques d'utilisation des véhicules	10
4. Méthodes	11
4.1 Plan de sondage	11
4.1.1 <i>Population observée</i>	11
4.1.2 <i>Plan d'échantillonnage</i>	11
4.1.3 <i>Taille de l'échantillon</i>	12
4.2 Collecte et traitement des données.....	12
4.2.1 <i>Collecte des données</i>	12
4.2.2 <i>Vérification et imputation</i>	13
4.2.3 <i>Estimation</i>	13
5. Qualité des données	14
5.1 Sources d'erreurs	14
5.2 Erreur d'échantillonnage.....	14
5.3 Erreurs non dues à l'échantillonnage	14
5.3.1 <i>Erreurs de couverture</i>	15
5.3.2 <i>Erreurs de réponse</i>	16
5.3.3 <i>Erreurs de non-réponse</i>	16
5.3.4 <i>Erreurs de traitement</i>	16
5.4 Mesure de la qualité.....	16
5.4.1 <i>Taux de réponse</i>	16
5.4.2 <i>Taux d'imputation relatif et pourcentage des véhicules-jours imputés</i>	17
5.4.3 <i>Coefficient de variation</i>	18
5.4.4 <i>Indicateur de qualité</i>	18
5.5 Notes aux fins de comparaisons chronologiques	19
6. Glossaire	20

Liste des tableaux

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

Faits Saillants

- En moyenne, 18,2 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 312,6 milliards de kilomètres entre le 1er janvier et le 31 décembre 2003.
- Les véhicules de poids brut de moins de 4 500 kg ont parcouru en moyenne 16 350 kilomètres tandis que les plus gros camions (les camions de poids brut de 15 000 kg ou plus) ont parcouru en moyenne 66 650 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 2003.

2. Vue d'ensemble de l'enquête

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

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

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

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

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

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

3. Concepts et définitions

3.1 La population d'intérêt

Les *véhicules 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* à la section 3.3) 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* à la section 3.4), 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 sondage

4.1.1 Population observée

La population observée a été tirée des listes d'immatriculation des véhicules des 13 secteurs de compétence (les gouvernements des dix provinces et trois territoires), qui ont été communiquées à Statistique Canada trois mois avant le début de la période de référence. Par conséquent, un échantillon pour chaque trimestre de l'année 2003 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 2003. 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 19 994 véhicules. Pour les trois territoires, 10 773 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	31 %	13 %	17 %	33 %	6 %	27 %	4 %	5 %
Camions 4,5 t – 15 t	31 %	24 %	7 %	16 %	5 %	11 %	7 %	11 %
Camions 15 t et plus	36 %	26 %	10 %	20 %	6 %	15 %	5 %	15 %
Autobus	33 %	22 %	11 %	2 %	0 %	2 %	6 %	28 %

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 %	14 %	6 %	8 %
Camions 4,5 t – 15 t	s. o.	s. o.	s. o.	9 %	1 %	8 %	10 %	8 %
Camions 15 t et plus	s. o.	s. o.	s. o.	12 %	1 %	11 %	10 %	7 %
Autobus	s. o.	s. o.	s. o.	12 %	2 %	10 %	11 %	6 %

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

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

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

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

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

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

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

PROVINCES	Véhicules-jours déclarés			Véhicules-jours imputés		
	Tous	0 km	Non 0 km	Tous	0 km	Non 0 km
Véhicules légers	48 %	21 %	27 %	52 %	9 %	43 %
Camions 4,5 t – 15 t	66 %	50 %	16 %	34 %	11 %	23 %
Camions 15 t et plus	64 %	46 %	18 %	36 %	11 %	26 %
Autobus	93 %	62 %	31 %	7 %	0 %	7 %

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 %	15 %	85 %	s. o.	s. o.	s. o.
Camions 15 t et plus	100 %	11 %	89 %	s. o.	s. o.	s. o.
Autobus	100 %	18 %	82 %	s. o.	s. o.	s. o.

5.4.3 Coefficient de variation

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

5.4.4 Indicateur de qualité

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

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

La qualité des comptes (d'après des listes d'immatriculation) qui ne sont pas 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 deuxième trimestre de 2003:

- Les véhicules qui étaient assurés au Manitoba mais qui n'étaient pas enregistrés, ont été enlevés des listes d'immatriculation des véhicules du Manitoba. Pour cette raison, quelques estimations pour le Manitoba peuvent être plus basses.

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	252 912	4 039	2 921	1 285	261 157
Île-du-Prince-Édouard	74 198	1 740	2 667	59	78 664
Nouvelle-Écosse	526 585	8 817	7 603	1 842	544 847
Nouveau-Brunswick	442 260	7 274	3 852	2 698	456 084
Québec	4 147 587	57 107	36 578	16 947	4 258 218
Ontario	6 626 805	82 698	106 926	28 180	6 844 609
Manitoba	605 115	10 005	13 516	3 678	632 313
Saskatchewan	638 149	39 031	23 658	3 821	704 659
Alberta	2 107 518	91 696	68 048	12 703	2 279 964
Colombie-Britannique	2 287 360	73 552	14 118	8 301	2 383 331
Territoire du Yukon	23 778	1 451	1 185	258	26 671
Territoires du Nord-Ouest	19 949	606	986	97	21 637
Nunavut	2 875	241	136	16	3 268
Total - Canada	17 755 089	378 258	282 192	79 882	18 495 421

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

Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les véhicules jusqu'à 4,5 t

Année du véhicule	Juridiction													TOTAL
	Terre-Neuve 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 1986	6 327	3 735	23 553	17 042	117 328	260 486	50 255	93 806	225 790	235 367	3 662	1 901	193	1 039 449
1986	2 306	1 265	7 409	6 253	50 841	84 318	15 886	21 512	57 511	70 257	845	447	53	318 909
1987	3 205	1 791	9 929	8 637	75 109	114 210	16 382	19 121	53 316	75 286	906	420	70	378 389
1988	6 529	2 874	15 483	14 230	123 133	187 379	21 705	24 592	74 518	94 315	1 114	664	116	566 657
1989	8 133	3 469	18 738	17 064	145 868	231 813	23 887	26 064	84 175	108 631	1 210	726	101	669 886
1990	9 037	4 110	22 091	19 767	176 977	270 122	27 844	28 499	94 239	124 506	1 223	785	105	779 308
1991	10 977	4 094	23 918	21 588	202 413	293 197	30 659	30 591	99 031	124 534	1 150	801	131	843 089
1992	12 976	4 977	28 552	26 115	243 919	342 819	33 181	31 825	99 209	128 735	1 091	744	159	954 307
1993	15 142	5 003	29 304	24 748	230 270	343 559	30 763	29 722	92 770	120 053	1 087	719	156	923 301
1994	16 060	5 121	31 280	26 159	224 761	355 907	30 894	32 021	98 380	115 463	1 123	840	174	938 187
1995	15 386	5 376	32 543	27 321	240 649	390 180	33 932	34 226	104 788	119 309	1 171	893	171	1 005 951
1996	11 876	4 392	27 649	22 666	194 537	329 582	29 998	28 527	89 264	95 322	883	751	124	835 575
1997	16 085	5 271	34 581	27 686	244 091	427 206	39 334	37 675	121 418	122 666	1 228	1 095	192	1 078 531
1998	18 426	5 399	38 201	31 004	267 787	468 505	41 250	38 346	136 086	122 497	1 083	1 209	180	1 169 980
1999	18 328	4 672	35 277	28 526	261 610	449 588	35 382	31 235	115 466	109 401	1 008	1 247	191	1 091 939
2000	22 153	4 614	40 459	34 752	324 747	547 044	37 766	34 127	130 128	125 971	1 046	1 581	192	1 304 587
2001	21 272	2 783	34 163	28 976	324 593	510 664	35 710	33 326	138 651	125 876	1 236	1 729	208	1 259 195
2002	24 400	3 219	42 114	34 601	389 303	570 572	42 101	37 516	163 780	154 158	1 488	1 943	240	1 465 440
2003	13 663	1 870	28 850	23 481	287 094	417 626	26 567	24 103	120 159	107 010	1 158	1 400	108	1 053 096
2004	603	154	2 481	1 631	20 084	32 017	1 607	1 304	8 831	7 992	56	42	1	76 809
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	19	0	0	4	2 462	0	0	0	0	0	0	0	0	2 487
TOTAL	252 911	74 197	526 583	442 259	4 147 586	6 626 804	605 113	638 148	2 107 517	2 287 359	23 777	19 947	2 874	17 755 082

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

Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les camions de 4,5 t à 15 t

Année du véhicule	Juridiction													TOTAL
	Terre-Neuve et Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Territoire du Yukon	Terr. du Nord-Ouest	Nunavut	
Antérieur à 1986	768	882	1 894	932	10 330	6 107	2 738	29 248	35 203	12 875	500	133	43	101 658
1986	154	79	266	166	2 051	1 719	367	624	2 210	1 808	30	19	9	9 508
1987	145	73	358	174	2 659	2 095	312	449	1 845	1 667	34	9	16	9 841
1988	227	83	403	217	3 406	2 871	374	467	2 577	2 446	54	19	14	13 162
1989	186	92	391	216	2 752	2 921	366	406	2 666	2 739	59	23	10	12 831
1990	209	59	411	220	2 842	3 256	487	533	2 786	3 073	56	33	9	13 981
1991	200	49	295	229	1 927	2 324	424	482	2 189	2 450	38	21	7	10 640
1992	154	36	290	268	1 759	2 411	365	442	2 102	2 498	43	18	10	10 401
1993	154	42	330	321	1 970	3 047	403	496	2 210	3 007	33	18	13	12 048
1994	203	56	333	395	2 507	3 819	405	521	2 611	3 314	50	21	10	14 251
1995	262	57	545	445	3 242	4 943	556	681	3 193	3 877	34	39	28	17 908
1996	144	25	327	343	2 042	3 546	395	425	2 222	2 722	34	21	5	12 256
1997	191	37	417	424	2 125	4 978	498	639	3 617	3 665	49	31	10	16 688
1998	157	20	467	428	2 684	5 123	399	604	3 403	3 162	46	23	11	16 532
1999	220	49	572	588	3 759	7 709	492	574	4 142	4 096	69	39	12	22 328
2000	198	27	470	409	3 130	6 819	344	490	3 672	3 789	65	40	11	19 469
2001	167	22	388	478	2 439	6 947	403	684	5 725	4 645	85	34	4	22 027
2002	194	20	363	454	2 217	6 588	362	684	4 952	5 270	82	32	5	21 229
2003	89	20	261	527	2 134	5 086	279	547	4 072	6 109	81	23	5	19 237
2004	3	0	25	32	411	379	28	25	290	332	1	2	0	1 534
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	3	0	0	0	711	0	0	0	0	0	0	0	0	715
TOTAL	4 038	1 739	8 816	7 273	57 106	82 697	10 004	39 030	91 695	73 551	1 450	605	240	378 251

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

Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule pour les camions de 15 t et plus

Année du véhicule	Juridiction													TOTAL
	Terre-Neuve 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 1986	337	1 011	806	712	923	5 649	1 541	7 894	17 140	2 569	222	154	19	38 981
1986	82	172	182	164	362	2 032	304	857	1 714	396	26	18	0	6 316
1987	105	210	259	262	586	2 876	361	890	1 464	457	17	15	4	7 512
1988	151	195	281	226	781	3 110	363	967	2 101	526	29	22	1	8 760
1989	161	151	296	204	677	3 315	355	814	1 912	512	24	34	3	8 464
1990	103	124	206	227	624	3 204	318	779	2 125	846	38	30	3	8 633
1991	100	81	131	127	381	2 037	207	545	1 592	471	23	30	8	5 739
1992	92	44	140	97	575	2 064	258	523	1 339	640	36	24	4	5 842
1993	88	58	225	159	902	3 018	442	824	1 811	591	30	29	2	8 183
1994	147	80	370	183	1 732	4 517	666	1 044	2 868	734	48	52	6	12 453
1995	206	129	542	251	2 666	7 570	791	1 386	3 657	811	51	62	12	18 139
1996	175	81	407	155	1 892	5 538	770	989	2 906	749	65	50	7	13 790
1997	153	34	340	133	1 990	5 699	704	987	3 513	794	51	57	4	14 464
1998	219	61	608	194	3 637	9 921	1 095	1 269	4 906	756	81	80	9	22 843
1999	205	72	676	217	4 175	11 480	1 227	984	4 029	732	82	71	20	23 976
2000	229	72	851	190	5 473	13 095	1 487	1 013	4 085	658	107	77	7	27 348
2001	122	35	446	112	3 178	8 002	900	763	4 033	654	103	68	6	18 427
2002	98	10	287	90	2 055	5 471	567	451	3 191	570	65	50	2	12 913
2003	110	29	418	116	3 220	6 709	872	536	2 843	512	59	48	9	15 486
2004	25	9	121	25	687	1 608	280	131	809	129	16	7	0	3 853
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	2	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	53
TOTAL	2 920	2 666	7 602	3 851	36 577	106 925	13 515	23 657	68 046	14 117	1 184	985	135	282 185

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

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

autobus

Année du véhicule	Juridiction													TOTAL
	Terre-Neuve 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 1986	32	15	139	908	492	1 574	367	542	2 139	821	41	11	5	7 091
1986	5	2	39	96	152	266	107	109	270	135	3	1	0	1 191
1987	15	2	43	67	114	433	131	275	372	168	0	1	0	1 627
1988	23	1	52	85	177	603	196	182	495	260	4	2	0	2 085
1989	96	1	55	76	322	756	152	211	588	387	4	2	0	2 654
1990	184	1	94	158	515	1 199	125	243	652	402	3	1	0	3 582
1991	198	0	113	74	832	1 405	191	203	567	496	4	0	0	4 087
1992	205	2	71	82	968	1 510	197	169	580	377	5	0	0	4 171
1993	90	0	99	97	850	1 352	182	179	547	334	4	1	0	3 739
1994	53	0	44	35	1 387	1 201	245	113	390	362	8	1	0	3 844
1995	36	0	173	166	893	1 782	174	126	521	464	12	3	0	4 355
1996	24	2	67	25	1 175	1 876	169	152	433	564	13	0	0	4 505
1997	52	0	112	129	1 110	1 536	161	163	672	368	25	2	1	4 335
1998	35	0	201	201	1 059	1 941	195	185	716	632	8	0	0	5 175
1999	70	0	105	94	1 390	2 338	232	224	753	539	7	21	0	5 778
2000	61	1	180	104	1 306	2 603	209	175	813	639	11	8	4	6 122
2001	53	1	81	113	1 449	2 294	133	213	840	603	60	13	1	5 861
2002	29	13	105	111	1 446	1 697	344	201	747	378	14	15	0	5 105
2003	12	0	33	31	880	1 511	133	115	490	296	24	8	0	3 539
2004	3	8	25	34	325	293	25	31	108	65	0	0	0	923
2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inconnue	0	0	0	1	95	0	0	0	0	0	0	0	0	96
TOTAL	1 284	58	1 841	2 697	16 946	28 179	3 677	3 820	12 702	8 300	257	95	14	79 875

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	247 314	A	3 301	A	2 645	A	1 326	A	254 587	A
Île-du-Prince-Édouard	73 465	A	1 568	A	2 470	A	55	A	77 558	A
Nouvelle-Écosse	519 574	A	7 571	A	7 385	A	1 758	A	536 287	A
Nouveau-Brunswick	437 426	A	5 080	B	3 733	A	1 722	B	447 960	A
Québec	4 099 776	A	48 554	A	37 178	A	16 571	A	4 202 080	A
Ontario	6 549 868	A	69 290	A	103 996	A	27 865	A	6 751 019	A
Manitoba	589 356	A	9 272	A	13 245	A	3 516	A	615 390	A
Saskatchewan	622 004	A	36 528	A	23 548	A	3 653	A	685 732	A
Alberta	2 056 094	A	81 590	A	68 109	A	12 291	A	2 218 084	A
Colombie-Britannique	2 287 095	A	57 669	A	13 847	A	8 061	A	2 366 672	A
Territoire du Yukon	23 134	A	914	A	1 151	A	236	B	25 435	A
Territoires du Nord-Ouest	19 662	A	464	A	1 250	A	108	B	21 483	A
Nunavut	2 863	A	160	A	76	A	5	C	3 103	A
Total - Canada	17 527 631	A	321 961	A	278 632	A	77 165	A	18 205 389	A

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

Estimations du total au Canada du

nombre de véhicules 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 2000	3 353 210	A	44 514	B	43 854	A	13 197	B	3 454 776	A
1998 - 2000	3 865 307	A	57 453	A	79 287	A	19 522	A	4 021 570	A
1994 - 1997	3 967 886	A	53 708	B	54 845	B	15 833	B	4 092 272	A
1990 - 1993	3 550 090	A	39 800	B	29 152	B	16 052	B	3 635 094	A
Antérieur à 1990	2 791 137	A	126 485	A	71 496	A	12 561	B	3 001 679	A
Total	17 527 631	A	321 961	A	278 632	A	77 165	A	18 205 389	A

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

Estimations du total au Canada du

nombre de véhicules 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	10 703 822	A	...	...	...	...	F	10 703 938	A
Familiale de type "station-wagon"	372 701	B	...	...	...	...	...	372 701	B
Fourgonnette	2 205 186	A	11 388	C	3 948	C	2 220 523	A
Véhicule utilitaire sport	1 474 399	A	...	...	...	...	...	1 474 399	A
Camionnette de type "pick-up"	2 718 510	A	34 780	B	...	F	F	2 753 579	A	
Camion porteur	43 249	E	260 920	A	115 356	A	F	419 704	A	
Semi-remorque	...	...	8 707	D	160 590	A	...	169 297	A
Autobus	F	72 653	A	72 699	A
Autre	...	F	6 121	D	2 666	E	...	18 550	E	
Total	17 527 631	A	321 961	A	278 632	A	77 165	A	18 205 389	A

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

Estimations du total au Canada du

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

Type de carburant	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	
Essence	17 112 195	A	127 797	A	18 890	C	13 634	B	17 272 517	A
Diesel	377 304	B	186 852	A	259 716	A	59 213	A	883 085	A
Autre	38 131	E	7 312	D		F	4 318	C	49 788	D
Total	17 527 631	A	321 961	A	278 632	A	77 165	A	18 205 389	A

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

Estimations du nombre de

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

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	3 513,5	A	49,6	C	143,0	C	18,2	C	3 724,3	A
Île-du-Prince-Édouard	1 283,2	B		F	36,8	D		F	1 332,8	B
Nouvelle-Écosse	9 953,2	B	153,5	C	361,7	B	27,8	B	10 496,2	A
Nouveau-Brunswick	7 695,3	B	91,2	D	74,4	C	28,4	B	7 889,3	B
Québec	68 999,5	A	1 108,2	C	3 578,9	A	417,8	B	74 104,5	A
Ontario	105 913,0	A	1 825,8	B	8 031,4	B	551,3	B	116 321,5	A
Manitoba	11 014,5	B	147,7	C	1 069,2	B	58,8	B	12 290,2	B
Saskatchewan	10 878,5	A	294,9	D	1 011,0	B	55,9	B	12 240,4	A
Alberta	33 964,3	A	1 345,1	C	3 693,0	B	335,8	B	39 338,2	A
Colombie-Britannique	32 379,2	A	1 116,5	C	390,5	B	103,5	D	33 989,7	A
Territoire du Yukon	366,0	B	11,2	C	110,0	C		F	497,5	B
Territoires du Nord-Ouest	286,5	B	6,6	D	66,5	C	5,3	E	364,9	B
Nunavut	24,7	C		F		F		F	27,0	C
Total - Canada	286 271,2	A	6 163,5	A	18 567,9	A	1 613,9	A	312 616,5	A

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

Estimations du nombre de

passagers-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	6 261,1	E	79,2	E	153,7	E	391,7	C	6 885,8	B
Île-du-Prince-Édouard	2 096,0	E	16,1	E		F		F	2 165,6	E
Nouvelle-Écosse	17 716,5	E	257,7	E	379,4	E	753,0	C	19 106,5	B
Nouveau-Brunswick	12 818,8	E	175,5	E	78,4	E	549,8	D	13 622,5	E
Québec	107 964,1	E	1 443,1	C	3 936,3	C	5 599,5	C	118 943,0	B
Ontario	168 969,6	E	2 677,0	C	8 551,2	E	7 140,8	C	187 338,7	B
Manitoba	18 863,1	E	220,2	E	1 271,5	C	751,2	C	21 106,1	B
Saskatchewan	19 695,1	B	434,0	E	1 112,7	D	701,6	C	21 943,5	B
Alberta	55 065,6	B	1 926,0	D	4 009,6	C	3 302,2	D	64 303,3	B
Colombie-Britannique	53 170,2	B	1 656,6	E	449,7	C		F	57 577,0	B
Total - provinces	462 620,2	E	8 885,5	B	19 983,4	B	21 503,0	B	512 992,0	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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 2000	75 262,2	A	1 661,1	B	5 029,1	B	335,7	B	82 288,1	A
1998 - 2000	77 798,2	A	1 861,2	B	8 156,0	A	478,7	B	88 294,1	A
1994 - 1997	59 490,4	A	1 426,1	C	3 685,6	C	347,2	B	64 949,4	A
1990 - 1993	45 885,3	A	514,8	C	916,1	D	239,4	C	47 555,6	A
Antérieur à 1990	27 835,1	B	700,3	D	781,1	D	212,8	D	29 529,3	B
Total	286 271,2	A	6 163,5	A	18 567,9	A	1 613,9	A	312 616,5	A

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

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

	Type de véhicule									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Année du véhicule										
Postérieur à 2000	124 691,6	E	2 475,4	E	5 636,4	C	3 924,9	D	136 728,4	E
1998 - 2000	127 983,5	E	2 627,5	C	8 673,4	C	7 912,2	C	147 196,6	B
1994 - 1997	97 915,8	B	2 119,8	D	3 880,9	D	4 838,0	C	108 754,5	B
1990 - 1993	70 466,5	E	739,0	D		F	2 961,0	D	75 143,0	B
Antérieur à 1990	41 562,7	E	923,7	E		F	1 866,9	E	45 169,5	C
Total	462 620,2	E	8 885,5	B	19 983,4	B	21 503,0	B	512 992,0	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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	164 732,8	A	...	...	...	...	...	...	164 732,8	A
Familiale de type "station-wagon"	6 126,3	C	...	...	...	...	...	...	6 126,3	C
Fourgonnette	41 832,2	B	214,2	D	...	...	62,4	E	42 108,7	A
Véhicule utilitaire sport	26 697,8	B	...	...	...	...	...	...	26 697,8	B
Camionnette de type "pick-up"	45 876,1	B	849,2	E	...	F	...	...	46 725,4	B
Camion porteur	687,4	E	4 897,3	B	3 062,4	C	...	F	8 650,6	B
Semi-remorque	...	...	175,4	E	15 495,0	A	...	...	15 670,4	A
Autobus	...	...	...	F	...	...	1 548,0	A	1 551,0	A
Autre	...	F	...	F	...	F	...	...	...	F
Total	286 271,2	A	6 163,5	A	18 567,9	A	1 613,9	A	312 616,5	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et le type de 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	259 394,9	E	...	...	...	...	...	...	259 394,9	E
Familiale de type "station-wagon"	10 810,2	D	...	...	...	...	...	...	10 810,2	D
Fourgonnette	78 775,4	B	356,0	D	...	...	413,1	E	79 544,5	B
Véhicule utilitaire sport	42 567,5	E	...	...	...	...	...	...	42 567,5	E
Camionnette de type "pick-up"	69 723,9	E	1 444,8	E	...	...	...	...	71 168,7	E
Camion porteur		F	6 850,7	E	3 306,8	E		F	11 082,7	E
Semi-remorque		...		F	16 665,1	B		...	16 846,5	B
Autobus		...		F		...	21 014,2	B	21 023,7	B
Autre		F		F		F		...		F
Total	462 620,2	E	8 885,5	B	19 983,4	B	21 503,0	B	512 992,0	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Essence	276 959,5	A	1 213,8	C		F	130,8	C	278 775,0	A
Diesel	8 839,4	C	4 833,1	A	18 092,6	A	1 417,7	A	33 182,8	A
Autre	472,3	E	116,6	E		F	65,3	D	658,7	E
Total	286 271,2	A	6 163,5	A	18 567,9	A	1 613,9	A	312 616,5	A

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

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

Type de carburant	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	
Essence	448 532,1	E	1 839,1	E		F	1 205,2	C	452 055,0	E
Diesel	13 477,2	D	6 861,9	B	19 504,9	B	19 486,0	B	59 330,0	B
Autre		F		F		...	811,8	E	1 607,0	E
Total	462 620,2	E	8 885,5	B	19 983,4	B	21 503,0	B	512 992,0	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent le transport urbain par autobus et les territoires.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de
véhicules-km ('000 000) selon le type de véhicule et le jour de la semaine

Jour de la semaine	Type de véhicule									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Dimanche	34 917,7	A	167,8	D	955,8	C	73,3	C	36 114,5	A
Lundi	41 640,5	A	960,7	B	3 210,3	C	274,4	B	46 086,0	A
Mardi	42 430,2	A	1 101,6	B	3 627,6	C	297,9	A	47 457,2	A
Mercredi	42 625,3	A	1 211,0	B	3 417,2	B	282,5	A	47 536,0	A
Jeudi	42 752,6	A	1 252,1	B	3 074,0	B	308,8	A	47 387,5	A
Vendredi	44 684,5	A	1 135,4	B	3 113,1	B	285,8	B	49 218,8	A
Samedi	36 543,3	A	316,2	D	992,0	C	75,6	C	37 927,0	A
Total	285 594,1	A	6 144,8	A	18 390,0	A	1 598,2	A	311 727,1	A

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

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

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	61 759,8	B	277,2	D	1 050,6	D	827,5	E	63 915,1	B
Lundi	67 376,2	E	1 312,5	B	3 557,0	C	3 774,9	C	76 020,6	E
Mardi	65 267,4	E	1 535,6	B	3 990,7	C	4 049,0	B	74 842,6	E
Mercredi	66 704,1	E	1 785,8	C	3 698,7	B	3 968,3	B	76 156,9	B
Jeudi	67 187,5	B	1 896,0	C	3 247,7	B	4 029,9	B	76 361,0	B
Vendredi	71 144,1	E	1 593,0	B	3 361,9	C	4 117,1	B	80 216,1	A
Samedi	63 181,1	B	485,3	D	1 076,8	C	736,3	E	65 479,5	B
Total	462 620,2	E	8 885,5	B	19 983,4	B	21 503,0	B	512 992,0	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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	6 695,6	E		F		F		F	6 902,3	E
20 à 24 ans	14 492,7	E	417,0	E	474,8	E	4,9	E	15 389,3	E
25 à 34 ans	35 860,7	E	1 170,4	C	3 926,9	C	118,6	C	41 076,6	E
35 à 44 ans	67 161,7	E	1 410,9	C	5 795,0	C	482,5	B	74 850,2	E
45 à 54 ans	77 844,7	B	1 783,9	C	5 246,2	C	494,5	B	85 369,3	B
55 à 64 ans	50 166,8	B	1 057,9	D	2 725,6	C	450,8	B	54 401,1	B
65 ans et plus	33 371,9	B		F		F	41,7	E	33 738,3	B
Total	285 594,1	A	6 144,8	A	18 390,0	A	1 598,2	A	311 727,1	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et le 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	11 131,7	E		F		F		F	11 557,7	E
20 à 24 ans	20 699,9	E	606,5	E	502,1	E		F	21 864,4	E
25 à 34 ans	56 739,4	E	1 789,8	E	4 256,0	D	1 092,1	E	63 877,2	E
35 à 44 ans	116 635,4	E	2 120,5	E	6 746,9	C	5 595,5	C	131 098,3	E
45 à 54 ans	126 218,8	E	2 580,5	C	5 431,9	D	7 372,1	D	141 603,4	B
55 à 64 ans	76 549,5	B	1 290,8	D	2 819,5	C	6 729,9	C	87 389,8	B
65 ans et plus	54 645,5	B		F		F	604,1	E	55 601,3	B
Total	462 620,2	E	8 885,5	B	19 983,4	B	21 503,0	B	512 992,0	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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									
	Véhicules 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	191 229,4	A	6 068,6	B	18 098,7	B	1 107,2	B	216 503,9	A
Femme	94 364,7	A		F	291,3	E	491,0	B	95 223,2	A
Total	285 594,1	A	6 144,8	A	18 390,0	A	1 598,2	A	311 727,1	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule et le 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	
Sexe du conducteur										
Homme	319 403,9	E	8 702,7	B	19 573,3	B	14 099,4	C	361 779,2	E
Femme	143 216,2	B		F	410,1	E	7 403,6	C	151 212,7	A
Total	462 620,2	E	8 885,5	B	19 983,4	B	21 503,0	B	512 992,0	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
00h00 à 05h59	9 076,1	E	259,0	D	2 294,5	C	39,9	D	11 669,5	E
06h00 à 11h59	92 050,7	A	2 679,2	B	6 292,2	B	722,1	A	101 744,2	A
12h00 à 17h59	127 689,3	A	2 632,8	B	6 268,5	B	689,0	A	137 279,5	A
18h00 à 23h59	56 778,1	A	569,4	E	3 534,9	C	147,2	C	61 029,6	A
Total	285 594,1	A	6 144,8	A	18 390,0	A	1 598,2	A	311 727,1	A

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

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

Heure du jour	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	
00h00 à 05h59	13 898,0	E	294,8	D	2 490,5	C		F	17 088,2	E
06h00 à 11h59	137 879,7	A	3 794,5	B	6 818,9	B	10 374,7	B	158 867,8	A
12h00 à 17h59	210 293,0	E	4 003,7	B	6 792,4	B	9 449,3	B	230 538,4	A
18h00 à 23h59	100 549,4	E	784,1	E	3 881,6	C	1 274,2	D	106 489,3	E
Total	462 620,2	E	8 885,5	B	19 983,4	B	21 503,0	B	512 992,0	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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									
	Véhicules 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	367,5	E	1 150,9	D	...		1 692,8	C
Déclaré - non	285 419,7	A	5 777,3	B	17 239,1	B	1 598,2	A	310 034,3	A
Total	285 594,1	A	6 144,8	A	18 390,0	A	1 598,2	A	311 727,1	A

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

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

	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	
Transport de marchandises dangereuses										
Déclaré - oui		F	417,5	E	1 293,7	D		...	1 932,9	D
Déclaré - non	462 398,4	E	8 467,9	B	18 689,7	B	21 503,0	B	511 059,0	A
Total	462 620,2	E	8 885,5	B	19 983,4	B	21 503,0	B	512 992,0	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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									
	Véhicules 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	80 869,2	A	664,3	C	2 521,4	C	171,0	C	84 225,8	A
Les jours de la semaine	204 724,9	A	5 480,4	B	15 868,6	B	1 427,2	A	227 501,2	A
Total	285 594,1	A	6 144,8	A	18 390,0	A	1 598,2	A	311 727,1	A

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

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

	Type de véhicule									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Type de jour										
Fin de semaine et les jours fériés	141 930,2	B	987,2	D	2 739,9	C	1 693,2	E	147 350,5	B
Les jours de la semaine	320 689,9	E	7 898,2	B	17 243,5	B	19 809,8	B	365 641,4	A
Total	462 620,2	E	8 885,5	B	19 983,4	B	21 503,0	B	512 992,0	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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									
	Véhicules 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	156 039,7	A	3 140,2	C	10 955,1	B	474,7	B	170 609,7	A
Autres routes	129 554,4	A	3 004,6	B	7 434,9	B	1 123,4	A	141 117,4	A
Total	285 594,1	A	6 144,8	A	18 390,0	A	1 598,2	A	311 727,1	A

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

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

Type de route	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	
Routes avec vitesse maximale affichée de 80km/h ou plus	262 108,2	E	4 484,1	C	11 879,4	C	9 621,7	C	288 093,4	E
Autres routes	200 511,9	A	4 401,4	B	8 104,0	C	11 881,3	B	224 898,5	A
Total	462 620,2	E	8 885,5	B	19 983,4	B	21 503,0	B	512 992,0	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent le transport urbain par autobus et les territoires.

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de
véhicules jusqu'à 4,5 t: passagers-km ('000 000) par le groupe d'âge des passagers

	Estimations pour	
	Véhicules jusqu'à 4,5 t	
Âge des passagers		
Moins de 5 ans	11 858,4	B
5 - 14 ans	28 772,4	E
15 ans et plus	421 989,3	E
Total	462 620,2	E

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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 des			
	passagers-km ('000 000)		véhicules-km ('000 000)	
Raison du déplacement				
Transport urbain		.	473,0	C
Interurbain régulier		F	53,1	E
École	15 726,1	B	821,2	A
Nolisé	4 087,6	E	150,4	E
Autre	708,4	D	100,4	D
Total	21 503,0	B	1 598,2	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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	49 879,7	A	27 819,1	B	77 698,8	A
Pour se rendre au travail ou à l'école	29 993,8	B	18 961,3	B	48 955,1	A
Pour magasiner ou effectuer des courses	35 004,0	A	18 582,0	B	53 586,0	A
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	21 627,1	B	16 477,4	C	38 104,5	B
Pour se rendre quelque part	22 527,9	E	16 383,6	E	38 911,5	E
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F	4 331,3	E	7 874,4	E
(Travail) appel de service	1 423,3	E	4 490,2	E	5 913,4	E
(Travail) autre type de travail	6 689,6	E	7 860,8	E	14 550,4	E
Total	170 688,4	A	114 905,7	A	285 594,1	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

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

	Groupe de véhicules					
	Voiture et familiale de type "station-wagon"		Autre jusqu'à 4,5 t		Total	
Raison du déplacement						
Pour se rendre à la maison	77 292,0	B	47 419,1	E	124 711,1	A
Pour se rendre au travail ou à l'école	37 038,0	B	24 760,0	B	61 798,0	B
Pour magasiner ou effectuer des courses	56 918,6	B	31 759,8	B	88 678,4	A
Pour se rendre aux activités récréatives ou sociales	41 014,9	B	34 990,2	B	76 005,2	B
Pour se rendre quelque part	44 824,2	E	33 473,1	E	78 297,3	E
(Travail) transport ou livraison de marchandises		F	4 986,7	E	8 707,4	E
(Travail) appel de service	1 466,3	E	5 690,2	E	7 156,5	E
(Travail) autre type de travail	7 930,5	E	9 335,9	E	17 266,3	E
Total	270 205,1	B	192 415,0	E	462 620,2	E

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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	935,8	E	149,3	E
	Transport de marchandises ou d'équipement	3 685,5	C	2 336,1	E
	Vide	303,3	E	268,5	E
	Autre type de travail	237,2	D		F
	Non liée au travail	807,6	C	239,4	E
	Total	5 969,4	A	3 057,0	C
	Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
Transport de marchandises ou d'équipement			F	12 348,3	B
Vide			F	2 141,7	C
Autre type de travail			F		F
Non liée au travail			F	338,7	E
Total		175,4	E	15 333,0	A
Total	Appel de service	956,3	C	573,7	E
	Transport de marchandises ou d'équipement	3 827,1	C	14 684,4	B
	Vide	305,3	E	2 410,2	C
	Autre type de travail	237,9	D	143,5	E
	Non liée au travail	818,2	C	578,1	C
	Total	6 144,8	A	18 390,0	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces pour

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	1 377,8	E	164,2	E
	Transport de marchandises ou d'équipement	4 950,9	E	2 464,8	E
	Vide	375,5	E	314,5	E
	Autre type de travail	507,8	E		F
	Non liée au travail	1 492,1	E	275,5	E
	Total	8 704,1	E	3 306,8	E
Autre de 4,5 t et plus	Appel de service		F		F
	Transport de marchandises ou d'équipement		F	13 286,9	C
	Vide		F	2 397,4	C
	Autre type de travail		F		F
	Non liée au travail		F	406,7	E
	Total		F	16 676,6	B
Total	Appel de service	1 399,6	C	639,7	E
	Transport de marchandises ou d'équipement	5 094,9	C	15 751,7	C
	Vide	377,5	E	2 711,9	C
	Autre type de travail	508,5	E	197,9	E
	Non liée au travail	1 505,0	D	682,2	D
	Total	8 885,5	B	19 983,4	B

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. 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									
		Véhicules 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	2 515,7	C	27,0	E	320,7	D	7,0	D	2 870,3	C
	06h00 à 11h59	24 490,1	A	266,5	C	822,9	C	55,0	C	25 634,6	A
	12h00 à 17h59	36 715,7	A	280,0	C	841,6	C	69,2	C	37 906,6	A
	18h00 à 23h59	17 147,6	B	90,4	E	536,1	C	39,8	C	17 814,0	B
	Total	80 869,2	A	664,3	C	2 521,4	C	171,0	C	84 225,8	A
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	6 560,4	C	232,0	D	1 973,8	C	33,0	D	8 799,2	B
	06h00 à 11h59	67 560,6	A	2 412,8	B	5 469,2	B	667,0	A	76 109,6	A
	12h00 à 17h59	90 973,5	A	2 352,7	B	5 426,8	B	619,8	A	99 372,9	A
	18h00 à 23h59	39 630,4	A	478,9	C	2 998,8	B	107,4	B	43 215,6	A
	Total	204 724,9	A	5 480,4	B	15 868,6	B	1 427,2	A	227 501,2	A
Total	00h00 à 05h59	9 076,1	E	259,0	D	2 294,5	C	39,9	D	11 669,5	E
	06h00 à 11h59	92 050,7	A	2 679,2	B	6 292,2	B	722,1	A	101 744,2	A
	12h00 à 17h59	127 689,3	A	2 632,8	B	6 268,5	B	689,0	A	137 279,5	A
	18h00 à 23h59	56 778,1	A	569,4	E	3 534,9	C	147,2	C	61 029,6	A
	Total	285 594,1	A	6 144,8	A	18 390,0	A	1 598,2	A	311 727,1	A

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

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

		Type de véhicule									
		Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 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	4 036,8	E	32,0	E	345,6	E		F	4 443,9	E
	06h00 à 11h59	39 497,4	B	394,6	D	898,2	C		F	41 383,5	B
	12h00 à 17h59	65 788,8	B	446,7	D	906,7	C	729,0	E	67 871,2	B
	18h00 à 23h59	32 607,1	E	113,6	E	589,4	D	341,5	E	33 651,6	E
	Total	141 930,2	B	987,2	D	2 739,9	C	1 693,2	E	147 350,5	B
Les jours de la semaine	00h00 à 05h59	9 861,2	E	262,8	E	2 144,9	C		F	12 644,3	E
	06h00 à 11h59	98 382,3	E	3 399,9	B	5 920,7	B	9 781,4	B	117 484,3	A
	12h00 à 17h59	144 504,2	E	3 557,1	B	5 885,7	B	8 720,3	B	162 667,2	A
	18h00 à 23h59	67 942,2	E	670,6	E	3 292,2	C	932,7	D	72 837,7	E
	Total	320 689,9	E	7 898,2	B	17 243,5	B	19 809,8	B	365 641,4	A
Total	00h00 à 05h59	13 898,0	E	294,8	D	2 490,5	C		F	17 088,2	E
	06h00 à 11h59	137 879,7	A	3 794,5	B	6 818,9	B	10 374,7	B	158 867,8	A
	12h00 à 17h59	210 293,0	E	4 003,7	B	6 792,4	B	9 449,3	B	230 538,4	A
	18h00 à 23h59	100 549,4	E	784,1	E	3 881,6	C	1 274,2	D	106 489,3	E
	Total	462 620,2	E	8 885,5	B	19 983,4	B	21 503,0	B	512 992,0	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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	10 773,4	E	615,8	E	474,8	E		F	11 866,5	E
	Femme	10 414,9	E		F		F		F	10 425,1	E
	Total	21 188,3	E	618,5	E	474,8	E		F	22 291,6	E
25 - 55 ans	Homme	120 898,2	E	4 292,5	B	14 676,8	B	724,0	B	140 591,5	E
	Femme	59 968,9	B		F	291,3	E	371,7	B	60 704,6	B
	Total	180 867,1	A	4 365,2	B	14 968,1	B	1 095,6	B	201 296,1	A
55 ans et plus	Homme	59 557,7	B	1 160,3	D	2 947,1	C	380,7	B	64 045,8	B
	Femme	23 980,9	B		F		F	111,8	D	24 093,5	B
	Total	83 538,7	B	1 161,1	D	2 947,1	C	492,5	B	88 139,3	A
Total	Homme	191 229,4	A	6 068,6	B	18 098,7	B	1 107,2	B	216 503,9	A
	Femme	94 364,7	A		F	291,3	E	491,0	B	95 223,2	A
	Total	285 594,1	A	6 144,8	A	18 390,0	A	1 598,2	A	311 727,1	A

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

Estimations pour l'ensemble des provinces du nombre de passagers-km ('000 000) selon le type de véhicule, le 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	16 379,5	E	976,5	E	502,1	E		F	17 890,0	E
	Femme	15 452,0	E		F		F		F	15 532,1	E
	Total	31 831,6	E	979,2	E	502,1	E		F	33 422,1	E
25 - 55 ans	Homme	207 063,2	E	6 312,8	B	16 024,7	C	8 423,1	D	237 823,8	E
	Femme	92 530,4	B		F	410,1	E	5 636,6	C	98 755,0	B
	Total	299 593,6	E	6 490,7	B	16 434,8	C	14 059,7	B	336 578,9	E
55 ans et plus	Homme	95 961,1	B	1 413,3	D	3 046,5	C	5 644,5	D	106 065,4	B
	Femme	35 233,9	B		F		F	1 689,6	E	36 925,6	B
	Total	131 195,0	B	1 415,5	D	3 046,5	C	7 334,0	C	142 991,0	B
Total	Homme	319 403,9	E	8 702,7	B	19 573,3	B	14 099,4	C	361 779,2	E
	Femme	143 216,2	B		F	410,1	E	7 403,6	C	151 212,7	A
	Total	462 620,2	E	8 885,5	B	19 983,4	B	21 503,0	B	512 992,0	A

En raison de l'arrondissement, les composantes peuvent ne pas sommer aux totaux et certaines peuvent différer légèrement d'un tableau à l'autre. Toutes les estimations de passagers-km excluent 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									
	Véhicules jusqu'à 4,5 t		Camions de 4,5 t à 15 t		Camions de 15 t et plus		Autobus		Total	
Essence	31 972,8	A	296,7	E		F	46,8	C	32 572,4	A
Diesel	1 025,6	E	1 231,7	B	7 099,8	B	502,4	B	9 859,4	B

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

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.