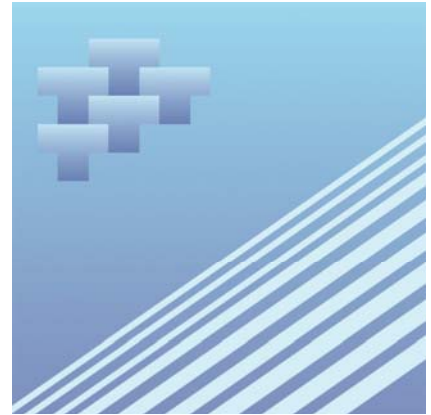




N° 53-223-XIF au catalogue

Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle

2005 (révisé)



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

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 : 1 800 263-1136).

Pour obtenir des informations 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 à www.statcan.ca.

Service national de renseignements **1 800 263-1136**

Service national d'appareils de télécommunication pour les malentendants **1 800 363-7629**

Renseignements concernant le Programme des services de dépôt **1 800 700-1033**

Télécopieur pour le Programme des services de dépôt **1 800 889-9734**

Renseignements par courriel **infostats@statcan.ca**

Site Web **www.statcan.ca**

Renseignements pour accéder au produit

Le produit n° 53-223-XIF au catalogue est disponible gratuitement sous format électronique. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.ca et de choisir la rubrique Nos produits et services.

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. Les normes de services sont aussi publiées sur www.statcan.ca sous À propos de Statistique Canada > Offrir des services aux Canadiens.



Statistique Canada
Division des transports

Enquête sur les véhicules au Canada : annuelle

2005 (révisé)

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2006

Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication électronique peut être reproduit en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, année de publication, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire le contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système d'extraction, ou de le transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division des services à la clientèle, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Juillet 2006

N° 53-223-XIF au catalogue

ISSN 1499-3198

Périodicité : annuelle

Ottawa

This publication is available in English upon request (Catalogue no. 53-223-XIE).

Note de reconnaissance

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

Informations pour l'utilisateur

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) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
- P provisoire
- r révisé
- x confidentiel en vertu des dispositions de la *Loi sur la statistique*
- E à utiliser avec prudence
- F trop peu fiable pour être publié

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, Sébastien Landry, Martin Beaulieu

La Division des opérations et de l'intégration

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 et Ressources naturelles Canada qui par leur vision d'avenir et leur financement ont rendu cette enquête possible.

Table des matières

Faits saillants	5
Introduction	6
Vue d'ensemble de l'enquête	7
Produits connexes	8
Tableaux statistiques	
1 Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon le type de véhicule et la juridiction	13
2 Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule	14
2-1 Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	14
2-2 Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	15
2-3 Camions de 15 tonnes et plus	16
3 Estimations du total au Canada du nombres de véhicules dans le champ de l'enquête	17
3-1 selon le type de véhicule et la juridiction	17
3-2 selon le type de véhicule et l'année du véhicule	17
3-3 selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule	17
3-4 selon le type de véhicule et le type de carburant	18
4 Estimations du total au Canada du nombre de véhicules-kilomètres	18
4-1 selon le type de véhicule et la juridiction	18
4-2 selon le type de véhicule et l'année du véhicule	18
4-3 selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule	19
4-4 selon le type de véhicule et le type de carburant	19
5 Estimations du nombre de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces	19
5-1 selon le type de véhicule et la juridiction	19
5-2 selon le type de véhicule et l'année du véhicule	20
5-3 selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule	20
5-4 selon le type de véhicule et le type de carburant	20
5-5 selon le groupe d'âge des passagers pour les véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	21

Table des matières – suite

6	Estimations du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces	21
6-1	selon le type de véhicule et le groupe d'âge du conducteur	21
6-2	selon le type de véhicule et le sexe du conducteur	22
6-3	selon le type groupe d'âge du conducteur et le sexe du conducteur	23
6-4	selon le type de véhicule et le jour de la semaine	24
6-5	selon le type de véhicule et le type de jour	24
6-6	selon le type de véhicule et l'heure du jour	25
6-7	selon le type de véhicule, le type de jour et l'heure du jour	26
6-8	selon le type de véhicule et le type de route	27
6-9	selon l'origine et la destination du déplacement pour les véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	27
6-10	selon que le déplacement fasse partie du travail du conducteur pour les véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	28
6-11	selon le groupe de véhicules et la raison du déplacement pour les camions de plus de 4,5 tonnes	29
6-12	selon le transport de marchandises dangereuses pour les camions de plus de 4,5 tonnes	30
7	Estimations selon le type de véhicule, le type de carburant et le type de carrosserie du véhicule pour l'ensemble des provinces	30
7-1	Nombre de véhicules-kilomètres	30
7-2	Carburant consommé	31
8	Le type d'activité pour les camions de plus de 4,5 tonnes pour l'ensemble des provinces	31
8-1	Nombre de véhicules faisant partie du champ de l'enquête selon le type de véhicule	31
8-2	Véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres pour les camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	31
8-3	Véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres pour les camions de 15 tonnes et plus	32
9	Le type de déplacement pour les camions de plus de 4,5 tonnes pour l'ensemble des provinces	32
9-1	Véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres pour les camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	32
9-2	Véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres pour les camions de 15 tonnes et plus	32

Qualité des données, concepts et méthodologie

Concepts et définitions	33
Méthodes	36
Qualité des données	40

Appendice

I	Glossaire	46
---	-----------	----

Faits saillants

- En moyenne, 18,6 millions de véhicules étaient classés dans le champ de l'Enquête sur les véhicules au Canada pendant l'année.
- D'après les estimations, ces véhicules ont parcouru 315,3 milliards de kilomètres entre le 1er janvier et le 31 décembre 2005.
- Les véhicules de poids brut de moins de 4 500 kg ont parcouru en moyenne 16 000 kilomètres tandis que les plus gros camions (les camions de poids brut de 15 000 kg ou plus) ont parcouru en moyenne 73 275 kilomètres.

Introduction

Les véhicules routiers dominent le transport de passagers et de marchandises. Cependant, avant la création de l'Enquête sur les véhicules au Canada (EVC), aucune mesure du total de véhicules-kilomètres ou de passagerskilomètres n'était disponible. L'EVC fut élaborée, à la demande de Transports Canada, afin de combler cette lacune statistique. L'enquête produit des estimations trimestrielles et annuelles des véhicules-kilomètres parcourus, réparties par type de véhicule et caractéristique, comme l'âge et le sexe du conducteur, la période de la journée et la saison. Les résultats représentent la principale source de renseignements sur l'utilisation des véhicules sur route pour les chercheurs et les membres du public intéressés par ces questions.

Avant 2004, Transports Canada était le commanditaire de l'enquête. Depuis 2004, Transports Canada et Ressources Naturelles Canada en sont les co-commanditaires. Ils ont 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.

Ce 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 2005.

Vue d'ensemble de l'enquête

L'EVC est une enquête à participation volontaire, fondée sur les véhicules, qui donne des estimations trimestrielles et 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 territoriaux.

La composante provinciale de l'enquête comprend deux volets. Le premier consiste en une interview téléphonique assistée par ordinateur (ITAO) auprès 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 spécifique à son type de véhicule. 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 recueillir certains renseignements normalement obtenus lors de l'ITAO.

La composante territoriale de l'enquête comprend deux questionnaires courts. Le premier est posté aux répondants au début du trimestre. Ce premier questionnaire demande aux répondants de prendre une lecture de l'odomètre au début du premier jour du trimestre. À tous ceux qui retournent le premier questionnaire, on envoie un second questionnaire court 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 1er 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 1er octobre 1999, l'enquête comprend les véhicules de chaque province et territoire. 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 1er octobre 1999, l'enquête comprend les véhicules de chaque province et territoire. er octobre 1999, l'enquête comprend les véhicules de chaque province et territoire.

Les utilisateurs qui désirent 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.

Produits connexes

Choisis parmi les publications de Statistique Canada

53F0004X	Enquête sur les véhicules au Canada : trimestrielle
53F0007X	Habitudes de conduite des jeunes et personnes âgées

Choisis parmi les tableaux de CANSIM de Statistique Canada

405-0055	Enquête sur les véhicules au Canada, nombre de véhicules dans la base de sondage, selon le type de véhicule, la province et le territoire
405-0056	Enquête sur les véhicules au Canada, nombre de véhicules dans le champ de l'enquête, selon le type de véhicule, la province et le territoire
405-0057	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule et la province
405-0058	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule, la province et le territoire
405-0059	Enquête sur les véhicules au Canada, nombre de véhicules dans le champ de l'enquête, selon le type de véhicule et le type de carburant
405-0060	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule et l'âge du modèle du véhicule
405-0061	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule et l'âge du modèle du véhicule
405-0062	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule
405-0063	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule
405-0064	Enquête sur les véhicules au Canada, nombre de véhicules dans le champ de l'enquête, selon le type de véhicule et le type de carrosseries du véhicule
405-0065	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule et le type de carburant
405-0066	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule et le type de carburant

405-0067	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule et le jour de la semaine
405-0068	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule et le jour de la semaine
405-0069	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule et le groupe d'âge du conducteur
405-0070	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule et le groupe d'âge du conducteur
405-0072	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule et le sexe du conducteur
405-0073	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule et le sexe du conducteur
405-0074	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule et l'heure du jour
405-0075	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule et l'heure du jour
405-0076	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule et le transport de matières dangereuses
405-0077	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule et le transport de matières dangereuses
405-0078	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule et le type de jour
405-0079	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule et le type de jour
405-0080	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule et le type de route
405-0081	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule et le type de route
405-0082	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule et le groupe d'âge des passagers
405-0083	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule, le type de jour et l'heure du jour
405-0084	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule, le type de jour et l'heure du jour
405-0085	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres, selon le type de véhicule, le groupe d'âge du conducteur et le sexe du conducteur

405-0086	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule, le groupe d'âge du conducteur et le sexe du conducteur
405-0088	Enquête sur les véhicules au Canada, nombre de véhicules jusqu'à 4,5 tonnes, selon l'année du modèle du véhicule, la province et le territoire
405-0089	Enquête sur les véhicules au Canada, nombre de camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes, selon l'année du modèle du véhicule, la province et le territoire
405-0090	Enquête sur les véhicules au Canada, nombre de camions de 15 tonnes et plus, selon l'année du modèle du véhicule, la province et le territoire
405-0097	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres pour les véhicules de plus de 4,5 tonnes, selon le groupe de véhicule, le type de véhicule et la raison du déplacement (spécifique au type de véhicule)
405-0098	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres pour les véhicules de plus de 4,5 tonnes, selon le groupe de véhicule, le type de véhicule et la raison du déplacement (spécifique au type de véhicule)
405-0100	Enquête sur les véhicules au Canada, nombre de véhicules dans le champ de l'enquête, selon le type de véhicule et l'âge du modèle du véhicule
405-0111	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres pour les véhicules jusqu'à 4,5 tonnes, partie du travail du conducteur
405-0112	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres pour véhicules jusqu'à 4,5 tonnes, selon l'origine et la destination du déplacement
405-0113	Enquête sur les véhicules au Canada, passagers-kilomètres pour les véhicules jusqu'à 4,5 tonnes, selon l'origine et la destination du déplacement
405-0114	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres, selon le type de véhicule, le type de carburant et le type de carrosserie du véhicule
405-0115	Enquête sur les véhicules au Canada, carburant consommé, selon le type de véhicule, le type de carburant et le type de carrosserie du véhicule
405-0116	Enquête sur les véhicules au Canada, nombre de véhicules dans le champ de l'enquête, selon le type de véhicule et le type d'activité
405-0117	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres pour les camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes, selon le type d'activité
405-0118	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres pour les camions de 15 tonnes et plus, selon le type d'activité
405-0119	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres pour les camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes, selon le type de déplacement
405-0120	Enquête sur les véhicules au Canada, véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres pour les camions de 15 tonnes et plus, selon le type de déplacement

Choisis parmi les enquêtes de Statistique Canada

2749 Enquête sur les véhicules au Canada

Tableaux statistiques

Tableau 1

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

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
Total - Canada	18 831 491	18 123 891	407 412	300 188
Terre-Neuve-et-Labrador	260 194	253 026	4 030	3 138
Île-du-Prince-Édouard	80 206	75 930	1 591	2 685
Nouvelle-Écosse	549 072	532 254	8 947	7 871
Nouveau-Brunswick	462 328	450 490	7 642	4 197
Québec	4 341 949	4 245 269	57 483	39 197
Ontario	6 976 030	6 775 883	88 600	111 547
Manitoba	649 218	623 383	10 316	15 519
Saskatchewan	720 713	657 116	38 064	25 532
Alberta	2 401 606	2 223 823	104 259	73 524
Colombie-Britannique	2 336 717	2 238 239	83 965	14 513
Territoire du Yukon	27 454	24 671	1 596	1 187
Territoires du Nord-Ouest	22 567	20 727	702	1 139
Nunavut	3 441	3 083	218	140

Tableau 2-1

Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule — Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes

	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
Total, toutes les années des modèles de véhicules	253 025	75 929	532 253	450 489	4 245 268	6 775 882	623 382
Antérieur à 1987	5 367	3 268	20 432	14 893	101 956	236 421	42 887
1987	1 674	1 041	5 385	4 709	38 726	59 360	10 043
1988	3 552	1 693	8 641	8 073	65 752	100 015	13 967
1989	4 209	2 073	10 530	9 843	80 805	130 809	16 112
1990	4 701	2 532	13 200	12 122	108 158	168 373	20 196
1991	5 961	2 780	15 324	14 705	137 475	198 337	23 673
1992	7 917	3 865	20 273	19 517	183 135	253 950	27 634
1993	10 469	4 209	22 633	20 136	185 828	273 843	26 489
1994	12 771	4 723	26 273	22 982	194 435	304 074	27 911
1995	13 519	5 102	28 762	25 187	215 585	350 406	31 452
1996	10 971	4 449	25 533	21 770	180 351	306 881	28 675
1997	15 187	5 497	32 892	27 152	229 730	408 170	38 577
1998	17 749	5 726	36 824	30 735	254 190	453 392	40 967
1999	17 719	5 280	35 011	28 778	252 098	444 782	36 155
2000	20 777	6 186	42 146	35 386	314 290	546 274	41 758
2001	18 832	4 297	34 679	28 938	294 207	486 203	38 534
2002	23 236	4 394	42 351	34 479	366 385	554 384	44 380
2003	24 795	3 933	42 716	35 485	405 159	593 110	46 472
2004	20 544	2 847	37 189	30 925	351 470	488 270	39 834
2005	12 644	1 912	29 404	23 177	267 622	384 943	26 074
2006	403	113	2 047	1 485	17 384	33 875	1 584
Année du modèle du véhicule, inconnue	22	0	0	3	520	0	0

	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Territoire du Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut	Total
Total, toutes les années des modèles de véhicules	657 115	2 223 822	2 238 237	24 670	20 725	3 082	18 123 885
Antérieur à 1987	85 186	197 162	202 149	3 562	1 723	184	915 189
1987	13 982	36 556	52 384	728	318	48	224 952
1988	18 764	53 336	68 064	975	503	82	343 422
1989	20 759	63 575	82 048	1 061	578	74	422 482
1990	23 780	75 897	98 989	1 122	619	83	529 777
1991	26 419	83 654	102 807	1 081	666	114	613 002
1992	28 655	87 216	109 835	1 080	655	129	743 865
1993	27 188	83 758	104 722	1 048	632	140	761 101
1994	30 071	91 236	102 911	1 082	754	156	819 383
1995	32 596	98 748	107 995	1 158	775	170	911 461
1996	27 658	85 571	87 704	910	648	134	781 259
1997	37 090	117 691	114 871	1 253	957	201	1 029 271
1998	38 027	133 107	115 808	1 161	1 044	188	1 128 924
1999	31 689	114 678	104 780	1 041	1 100	206	1 073 323
2000	37 407	132 180	123 323	1 093	1 341	219	1 302 384
2001	36 516	137 718	120 883	1 205	1 510	239	1 203 766
2002	40 100	162 140	145 272	1 360	1 724	257	1 420 467
2003	41 827	175 072	149 706	1 567	2 253	204	1 522 304
2004	37 100	161 767	132 617	1 242	1 718	143	1 305 672
2005	21 249	122 924	104 317	881	1 138	95	996 383
2006	1 046	9 828	7 044	50	64	10	74 940
Année du modèle du véhicule, inconnue	0	0	0	0	0	0	547

Tableau 2-2

Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule — Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes

	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Edouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
Total, toutes les années des modèles de véhicules	4 028	1 590	8 946	7 640	57 482	88 599	10 315
Antérieur à 1987	760	734	1 836	875	10 095	5 679	2 653
1987	104	67	295	138	2 198	1 534	273
1988	178	76	321	176	2 850	2 127	321
1989	152	89	332	168	2 428	2 195	312
1990	169	58	342	194	2 489	2 503	423
1991	169	44	259	199	1 664	1 876	390
1992	135	39	250	222	1 580	1 963	339
1993	146	45	275	269	1 818	2 530	379
1994	187	57	296	315	2 328	3 152	398
1995	241	63	508	381	3 058	4 244	548
1996	133	32	305	299	1 982	3 302	370
1997	189	44	399	369	2 064	4 623	469
1998	173	25	412	392	2 624	4 843	397
1999	226	53	554	532	3 640	7 287	519
2000	202	35	470	366	3 042	6 439	386
2001	174	25	391	407	2 395	6 346	430
2002	208	30	384	408	2 231	6 333	365
2003	176	27	484	697	2 897	7 632	432
2004	139	20	454	736	2 688	7 154	404
2005	141	17	320	421	2 640	5 902	432
2006	16	2	52	68	529	926	66
Année du modèle du véhicule, inconnue	2	0	0	0	232	0	0

	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Territoire du Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut	Total
Total, toutes les années des modèles de véhicules	38 063	104 258	83 964	1 595	701	217	407 405
Antérieur à 1987	26 687	32 793	11 925	478	122	38	94 675
1987	443	1 776	1 434	34	14	11	8 321
1988	442	2 416	2 260	58	21	13	11 264
1989	388	2 490	2 493	58	20	7	11 139
1990	520	2 726	2 855	58	36	10	12 389
1991	479	2 118	2 286	35	21	7	9 552
1992	444	2 104	2 351	45	17	7	9 500
1993	503	2 143	2 797	33	14	11	10 969
1994	530	2 641	3 162	51	21	6	13 150
1995	722	3 324	3 685	32	32	23	16 866
1996	463	2 317	2 615	33	18	4	11 880
1997	655	3 785	3 471	63	29	10	16 175
1998	648	3 603	3 044	38	23	8	16 235
1999	652	4 513	3 889	69	40	11	21 991
2000	551	3 950	3 691	49	36	9	19 231
2001	805	5 826	4 434	62	32	5	21 337
2002	660	5 001	4 723	71	36	4	20 459
2003	820	6 106	7 887	121	34	9	27 329
2004	689	5 276	8 224	108	34	10	25 943
2005	877	7 964	6 135	88	80	4	25 025
2006	76	1 376	594	3	13	1	3 728
Année du modèle du véhicule, inconnue	0	0	0	0	0	0	235

Tableau 2-3
Nombre de véhicules sur les listes d'immatriculation selon la juridiction et l'année du véhicule — Camions
de 15 tonnes et plus

	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Edouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba
Total, toutes les années des modèles de véhicules	3 137	2 684	7 870	4 196	39 195	111 546	15 518
Antérieur à 1987	343	1 058	807	731	937	5 468	1 590
1987	97	201	221	249	409	2 243	322
1988	123	188	226	219	555	2 370	324
1989	138	145	269	208	482	2 571	305
1990	97	137	176	226	457	2 521	277
1991	88	88	110	124	290	1 635	200
1992	80	47	130	91	452	1 657	226
1993	79	62	192	170	653	2 290	399
1994	127	85	315	217	1 276	3 381	597
1995	201	147	445	271	2 031	5 937	749
1996	167	90	356	167	1 495	4 388	681
1997	148	44	317	137	1 607	4 806	661
1998	227	72	543	231	2 943	8 405	1 080
1999	199	79	607	230	3 436	10 225	1 132
2000	253	70	761	200	4 478	12 051	1 367
2001	130	35	389	122	2 862	7 546	834
2002	103	11	278	90	1 866	5 342	568
2003	146	33	481	129	3 606	7 686	1 009
2004	155	38	565	142	3 233	8 193	1 257
2005	197	35	540	167	4 935	10 206	1 592
2006	30	9	134	68	1 165	2 617	341
Année du modèle du véhicule, inconnue	1	0	0	0	18	0	0

	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique	Territoire du Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut	Total
Total, toutes les années des modèles de véhicules	25 531	73 523	14 512	1 187	1 138	139	300 180
Antérieur à 1987	8 265	16 818	2 437	213	155	18	38 839
1987	873	1 336	397	15	14	4	6 380
1988	966	1 918	444	32	20	0	7 391
1989	822	1 749	452	23	24	4	7 198
1990	836	1 958	727	33	30	2	7 483
1991	554	1 456	423	19	26	7	5 026
1992	550	1 211	550	34	21	4	5 059
1993	831	1 727	526	31	26	4	6 995
1994	1 118	2 668	654	36	43	5	10 527
1995	1 540	3 430	735	44	59	8	15 602
1996	1 102	2 760	677	52	59	8	12 007
1997	1 078	3 292	708	52	59	3	12 917
1998	1 439	4 726	724	64	82	9	20 550
1999	1 135	3 801	666	67	75	19	21 675
2000	1 057	3 847	575	96	81	6	24 847
2001	773	3 676	611	82	73	6	17 144
2002	433	2 921	531	48	56	4	12 255
2003	562	3 279	632	66	56	8	17 699
2004	721	4 162	832	74	79	9	19 466
2005	742	5 439	963	87	82	3	24 992
2006	126	1 340	241	13	11	1	6 101
Année du modèle du véhicule, inconnue	0	0	0	0	0	0	19

Tableau 3-1

Estimations du total au Canada du nombres de véhicules dans le champ de l'enquête selon le type de véhicule et la juridiction

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
Total - Canada	18 608 335	17 993 507	320 635	294 193
Terre-Neuve-et-Labrador	255 646	249 113	3 707	2 827
Île-du-Prince-Édouard	79 975	76 093	1 395	2 487
Nouvelle-Écosse	537 743	522 676	6 973	8 094
Nouveau-Brunswick	446 140	436 358	5 615	4 167
Québec	4 291 663	4 204 345	47 537	39 781
Ontario	6 906 942	6 727 761	70 245	108 936
Manitoba	645 558	620 895	9 371	15 291
Saskatchewan	707 699	649 380	34 859	23 459
Alberta	2 360 871	2 207 016	81 188	72 667
Colombie-Britannique	2 323 900	2 252 578	57 455	13 867
Territoire du Yukon	26 549	23 918	1 426	1 205
Territoires du Nord-Ouest	22 236	20 297	642	1 298
Nunavut	3 414	3 077	223	114

Tableau 3-2

Estimations du total au Canada du nombres de véhicules dans le champ de l'enquête selon le type de véhicule et l'année du véhicule

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
Total, tous les âges du modèle du véhicule	18 608 335	17 993 507	320 635	294 193
Postérieur à 2002	3 398 401	3 273 916	59 621	64 864
2000 à 2002	4 380 744	4 261 864	60 305	58 576
1996 à 1999	4 766 636	4 625 405	63 074	78 158
1992 à 1995	3 283 666	3 195 194	45 377	43 095
Antérieur à 1992	2 778 888	2 637 128	92 259	49 501

Tableau 3-3

Estimations du total au Canada du nombres de véhicules dans le champ de l'enquête selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
Total, les véhicules selon le type de carrosserie	18 608 335	17 993 507	320 635	294 193
Voiture	10 021 453	10 021 194	...	...
Familiale de type (station wagon)	306 203	306 203	...	...
Fourgonnette	2 907 548	2 890 313	17 185	...
Véhicule utilitaire sport	1 414 339	1 414 012	...	...
Camionnette de type (pickup)	3 352 777	3 290 617	62 137	F
Camion porteur	391 528	50 764 ^E	227 465	113 299
Semi-remorque	184 424	...	6 171 ^E	178 171
Autobus	F	...	F	...
Autre type de carrosserie	29 415 ^E	F	6 559 ^E	F

Tableau 3-4

Estimations du total au Canada du nombres de véhicules dans le champ de l'enquête selon le type de véhicule et le type de carburant

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
Total, tous les types de carburants	18 608 335	17 993 507	320 635	294 193
Essence	17 476 601	17 379 486	93 932	3 184 ^E
Diesel	1 049 067	541 406	217 210	290 451
Autre type de carburant	82 667	72 615 ^E	9 493	F

Tableau 4-1

Estimations du total au Canada du nombre de véhicules-kilomètres selon le type de véhicule et la juridiction

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions				
Total - Canada	315 297,5	287 722,6	6 020,5	21 554,4
Terre-Neuve-et-Labrador	4 380,7 ^E	4 149,1 ^E	52,7 ^E	179,0
Île-du-Prince-Édouard	1 327,6	1 259,8	F	F
Nouvelle-Écosse	10 072,9	9 374,6	115,9	582,3
Nouveau-Brunswick	7 816,6	7 578,7	120,3 ^E	117,5
Québec	66 488,4	61 182,7	1 053,6	4 252,0
Ontario	125 101,7	115 412,9	1 293,5	8 395,3 ^E
Manitoba	11 008,2	9 314,4	154,0 ^E	1 539,7
Saskatchewan	11 154,6	9 652,0	360,8 ^E	1 141,8
Alberta	44 145,9	38 011,0	1 571,2 ^E	4 563,8
Colombie-Britannique	32 914,0	31 137,7	1 253,3 ^E	523,1
Territoire du Yukon	489,4	351,2	27,4	110,8
Territoires du Nord-Ouest	367,8	271,6	6,5 ^E	89,6
Nunavut	29,8	26,8	F	F

Tableau 4-2

Estimations du total au Canada du nombre de véhicules-kilomètres selon le type de véhicule et l'année du véhicule

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions				
Total, tous les âges du modèle du véhicule	315 297,5	287 722,6	6 020,5	21 554,4
Postérieur à 2002	75 771,7	65 844,2	2 099,3	7 828,2
2000 à 2002	90 117,1	82 909,0	1 461,6	5 746,5
1996 à 1999	79 106,3	72 207,8	1 138,5	5 760,0
1992 à 1995	42 163,9	40 008,1	681,0 ^E	1 474,8
Antérieur à 1992	28 138,4	26 753,4	640,0	745,0 ^E

Tableau 4-3

Estimations du total au Canada du nombre de véhicules-kilomètres selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions				
Total, tous les véhicules selon le type de carrosserie	315 297,5	287 722,6	6 020,5	21 554,4
Voiture	154 315,3	154 315,3	...	...
Familiale de type (station wagon)	5 118,4	5 118,4	...	...
Fourgonnette	53 904,3	53 565,2	337,7 ^E	...
Véhicule utilitaire sport	23 326,1	23 323,5	...	...
Camionnette de type (pickup)	50 703,8	49 490,2	1 213,4	F
Camion porteur	9 064,1	F	4 275,1	3 398,3
Semi-remorque	18 295,9	...	157,3 ^E	18 138,0
Autobus	F	...	F	...
Autre type de carrosserie	F	F	F	F

Tableau 4-4

Estimations du total au Canada du nombre de véhicules-kilomètres selon le type de véhicule et le type de carburant

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions				
Total, tous les types de carburants	315 297,5	287 722,6	6 020,5	21 554,4
Essence	276 529,0	275 609,3	885,0	F
Diesel	37 649,5	11 091,7	5 042,8	21 514,9
Autre type de carburant	1 118,9 ^E	F	F	F

Tableau 5-1

Estimations du nombre de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le type de véhicule et la juridiction

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions				
Total	525 693,9	493 726,0	7 612,1	24 355,8^E
Terre-Neuve-et-Labrador	7 350,5 ^E	7 037,7 ^E	72,7 ^E	240,2
Île-du-Prince-Édouard	2 282,0 ^E	2 207,4 ^E	F	F
Nouvelle-Écosse	16 196,1	15 382,3	167,0	646,9
Nouveau-Brunswick	14 421,3	14 122,0	149,1 ^E	150,2 ^E
Québec	110 692,7 ^E	104 383,0 ^E	1 226,5	5 083,2
Ontario	211 837,4	201 055,6	1 524,6	9 257,2 ^E
Manitoba	17 773,5	15 558,6	214,2 ^E	2 000,7
Saskatchewan	18 094,7	16 272,9	514,3 ^E	1 307,5
Alberta	74 615,6	67 381,9	2 204,8 ^E	5 028,9 ^E
Colombie-Britannique	52 430,2	50 324,7	1 527,3 ^E	578,2

Tableau 5-2
Estimations du nombre de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le type de véhicule et l'année du véhicule

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions				
Total, tous les âges du modèle du véhicule	525 693,9	493 726,0	7 612,1	24 355,8^E
Postérieur à 2002	129 992,7	118 390,4	2 669,7	8 932,6
2000 à 2002	153 538,6	145 255,5	1 880,9	6 402,3
1996 à 1999	130 657,3	122 725,1	1 384,9	6 547,3
1992 à 1995	65 995,3	63 443,4	861,9 ^E	1 690,0
Antérieur à 1992	45 509,9	43 911,4	814,7 ^E	783,7 ^E

Tableau 5-3
Estimations du nombre de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le type de véhicule et le type de carrosserie du véhicule

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions				
Total, tous les véhicules selon le type de carrosserie	525 693,9	493 726,0	7 612,1	24 355,8^E
Voiture	249 688,0	249 688,0	...	...
Familiale de type (station wagon)	7 947,9	7 947,9	...	...
Fourgonnette	112 086,1	111 704,2	380,7 ^E	...
Véhicule utilitaire sport	45 042,0	45 039,4	...	...
Camionnette de type (pickup)	78 504,9	76 839,3	1 665,4	F
Camion porteur	10 744,3	F	5 335,2	3 764,2
Semi-remorque	20 748,0	...	F	20 571,4
Autobus	F	...	F	...
Autre type de carrosserie	F	F	F	F

Tableau 5-4
Estimations du nombre de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le type de véhicule et le type de carburant

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions				
Total, tous les types de carburants	525 693,9	493 726,0	7 612,1	24 355,8^E
Essence	475 693,3	474 469,2	1 165,6	F
Diesel	48 039,2	17 412,8	6 332,4	24 294,0
Autre type de carburant	F	F	F	F

Tableau 5-5

Estimations du nombre de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le groupe d'âge des passagers pour les véhicules jusqu'à 4,5 tonnes

	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes
	millions
Total, tous les âges	493 726,0
Moins de 5 ans	17 136,6
5 à 14 ans	37 783,6
15 à 19 ans	20 502,9
20 à 24 ans	15 149,9
25 à 34 ans	46 793,3
35 à 54 ans	195 321,1
55 à 64 ans	95 413,1
65 à 74 ans	48 120,3
75 à 84 ans	16 065,9
85 ans et plus	1 439,2 ^E

Tableau 6-1

Estimations du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le type de véhicule et le groupe d'âge du conducteur

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions de véhicules-kilomètres				
Total, tous les groupes d'âge	314 410,6	287 072,9	5 984,0	21 353,6
Moins de 20 ans	F	F	F	F
20 à 24 ans	8 147,8 ^E	7 473,6 ^E	189,6 ^E	484,5
25 à 34 ans	36 277,1	30 616,3	1 102,1	4 558,7
35 à 44 ans	59 425,2	52 330,1	1 477,7	5 617,3
45 à 54 ans	101 715,1	92 290,2	2 195,4	7 229,5
55 à 64 ans	64 870,2	60 892,4	860,0	3 117,9
65 ans et plus	39 754,8	39 314,7	96,4 ^E	343,7 ^E
millions de passagers-kilomètres				
Total, tous les groupes d'âge	525 693,9	493 726,0	7 612,1	24 355,8^E
Moins de 20 ans	7 731,5 ^E	7 606,2 ^E	F	F
20 à 24 ans	11 377,9 ^E	10 581,3 ^E	261,9 ^E	534,7
25 à 34 ans	59 762,1	52 784,1	1 391,0	5 587,0
35 à 44 ans	110 511,8	102 201,2	1 854,3	6 456,3
45 à 54 ans	160 373,1	149 696,8	2 759,0	7 917,3
55 à 64 ans	105 515,3	100 942,0	1 062,2	3 511,1
65 ans et plus	70 422,0	69 914,4	160,4 ^E	F

Tableau 6-2

Estimations du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le type de véhicule et le sexe du conducteur

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions de véhicules-kilomètres				
Les deux sexes	314 410,6	287 072,9	5 984,0	21 353,6
Hommes	221 108,5	194 060,7	5 888,8	21 159,0
Femmes	93 302,0	93 012,2	F	194,6 ^E
millions de passagers-kilomètres				
Les deux sexes	525 693,9	493 726,0	7 612,1	24 355,8^E
Hommes	376 018,3	344 440,9	7 465,7	24 111,6
Femmes	149 675,5	149 285,0	146,4 ^E	244,2 ^E

Tableau 6-3

Estimations du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le type groupe d'âge du conducteur et le sexe du conducteur

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions de véhicules-kilomètres				
Total, tous les groupes d'âge				
Les deux sexes	314 410,6	287 072,9	5 984,0	21 353,6
Hommes	221 108,5	194 060,7	5 888,8	21 159,0
Femmes	93 302,0	93 012,2	F	194,6 ^E
Moins de 25 ans				
Les deux sexes	12 368,2	11 629,2 ^E	252,5 ^E	486,5
Hommes	6 538,6 ^E	5 701,2 ^E	324,5 ^E	512,9
Femmes	8 553,5 ^E	8 550,4 ^E	F	F
25 à 54 ans				
Les deux sexes	197 417,3	175 236,6	4 775,2	17 405,5
Hommes	165 117,8	138 457,6	5 752,2	20 907,9
Femmes	74 152,5	73 884,4	F	F
55 ans et plus				
Les deux sexes	104 625,0	100 207,0	956,3	3 461,6
Hommes	96 864,4	91 201,6	1 061,6	4 601,1
Femmes	30 647,8	30 589,4	F	F
millions de passagers-kilomètres				
Total, tous les groupes d'âge				
Les deux sexes	525 693,9	493 726,0	7 612,1	24 355,8 ^E
Hommes	376 018,3	344 440,9	7 465,7	24 111,6
Femmes	149 675,5	149 285,0	146,4 ^E	244,2 ^E
Moins de 25 ans				
Les deux sexes	19 109,5	18 187,5	385,2 ^E	536,7
Hommes	11 020,6 ^E	9 935,2 ^E	516,5 ^E	568,9
Femmes	12 323,9 ^E	12 317,4 ^E	F	F
25 à 54 ans				
Les deux sexes	330 647,1	304 682,0	6 004,4	19 960,7
Hommes	277 041,8	246 181,2	7 123,8	23 736,7
Femmes	119 665,0	119 351,4	F	F
55 ans et plus				
Les deux sexes	175 937,3	170 856,4	1 222,5	3 858,4
Hommes	166 768,7	160 366,3	1 345,4	5 057,0
Femmes	47 703,1	47 579,5	F	F

Tableau 6-4

Estimations du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le type de véhicule et le jour de la semaine

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions de véhicules-kilomètres				
Total, tous les jours de la semaine	314 410,6	287 072,9	5 984,0	21 353,6
Dimanche	35 890,1	34 612,9	F	1 094,0
Lundi	45 807,3	40 919,2	1 009,6	3 878,5
Mardi	45 546,5	40 436,5	1 108,5	4 001,5
Mercredi	46 899,6	41 888,3	1 135,1	3 876,2
Jeudi	50 462,8	45 311,4	1 164,0	3 987,3
Vendredi	51 364,6	46 932,0	1 007,2	3 425,4
Samedi	38 376,5	36 912,3	375,9 ^E	1 088,3
millions de passagers-kilomètres				
Total, tous les jours de la semaine	525 693,9	493 726,0	7 612,1	24 355,8^E
Dimanche	77 691,2	76 181,3	F	1 268,7
Lundi	70 164,8	64 479,7	1 311,4	4 373,8
Mardi	67 432,6	61 425,6	1 428,0	4 579,0
Mercredi	66 087,7	60 111,1	1 448,9	4 527,7
Jeudi	77 841,5	71 866,2	1 463,9	4 511,4
Vendredi	91 838,3	86 748,2	1 259,0	3 831,1
Samedi	74 637,7	72 913,9	459,7 ^E	1 264,1

Tableau 6-5

Estimations du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le type de véhicule et le type de jour

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions de véhicules-kilomètres				
Total, tous les jours	314 410,6	287 072,9	5 984,0	21 353,6
Les jours de fin de semaine et les jours fériés	84 393,6	80 576,2	755,4	3 061,9
Les jours de la semaine	230 016,9	206 496,6	5 228,6	18 291,7
millions de passagers-kilomètres				
Total, tous les jours	525 693,9	493 726,0	7 612,1	24 355,8^E
Les jours de fin de semaine et les jours fériés	168 159,0	163 649,5	950,3	3 559,2
Les jours de la semaine	357 534,8	330 076,4	6 661,8	20 796,6

Tableau 6-6

Estimations du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le type de véhicule et l'heure du jour

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions de véhicules-kilomètres				
Total, toutes les heures	314 410,6	287 072,9	5 984,0	21 353,6
00h00 à 05h59	10 510,0	8 024,7	259,5	2 225,8
06h00 à 11h59	103 314,3	93 191,9	2 771,5	7 351,0
12h00 à 17h59	138 311,0	127 877,3	2 608,5	7 825,2
18h00 à 23h59	62 275,2	57 979,1	344,4	3 951,7
millions de passagers-kilomètres				
Total, toutes les heures	525 693,9	493 726,0	7 612,1	24 355,8^E
00h00 à 05h59	14 784,7	11 820,1	352,5	2 612,0
06h00 à 11h59	163 277,8	151 499,6	3 482,3	8 295,9
12h00 à 17h59	239 509,4	227 329,2	3 303,1	8 877,1
18h00 à 23h59	108 122,0	103 077,0	474,2	4 570,8

Tableau 6-7

Estimations du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le type de véhicule, le type de jour et l'heure du jour

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions de véhicules-kilomètres				
Total, tous les jours				
Total, toutes les heures	314 410,6	287 072,9	5 984,0	21 353,6
00h00 à 05h59	10 510,0	8 024,7	259,5	2 225,8
06h00 à 11h59	103 314,3	93 191,9	2 771,5	7 351,0
12h00 à 17h59	138 311,0	127 877,3	2 608,5	7 825,2
18h00 à 23h59	62 275,2	57 979,1	344,4	3 951,7
Les jours de fin de semaine et les jours fériés				
Total, toutes les heures	84 393,6	80 576,2	755,4	3 061,9
00h00 à 05h59	3 070,0	2 685,6 ^E	F	341,9
06h00 à 11h59	25 317,9	23 936,2	348,6	1 033,2
12h00 à 17h59	39 927,8	38 488,6	309,4	1 129,8
18h00 à 23h59	16 077,9	15 465,9	55,0 ^E	557,0
Les jours de la semaine				
Total, toutes les heures	230 016,9	206 496,6	5 228,6	18 291,7
00h00 à 05h59	7 440,0	5 339,1	217,0	1 883,9
06h00 à 11h59	77 996,4	69 255,7	2 422,9	6 317,8
12h00 à 17h59	98 383,2	89 388,7	2 299,1	6 695,3
18h00 à 23h59	46 197,3	42 513,2	289,4	3 394,7
millions de passagers-kilomètres				
Total, tous les jours				
Total, toutes les heures	525 693,9	493 726,0	7 612,1	24 355,8^E
00h00 à 05h59	14 784,7	11 820,1	352,5	2 612,0
06h00 à 11h59	163 277,8	151 499,6	3 482,3	8 295,9
12h00 à 17h59	239 509,4	227 329,2	3 303,1	8 877,1
18h00 à 23h59	108 122,0	103 077,0	474,2	4 570,8
Les jours de fin de semaine et les jours fériés				
Total, toutes les heures	168 159,0	163 649,5	950,3	3 559,2
00h00 à 05h59	4 876,8	4 433,4	F	396,5
06h00 à 11h59	47 731,7	46 107,0	431,0	1 193,7
12h00 à 17h59	83 708,0	81 993,7	396,0	1 318,3
18h00 à 23h59	31 842,6	31 115,4	F	650,7
Les jours de la semaine				
Total, toutes les heures	357 534,8	330 076,4	6 661,8	20 796,6
00h00 à 05h59	9 907,9	7 386,7	305,7	2 215,5
06h00 à 11h59	115 546,2	105 392,7	3 051,3	7 102,2
12h00 à 17h59	155 801,4	145 335,4	2 907,1	7 558,9
18h00 à 23h59	76 279,3	71 961,6	397,7	3 920,1

Tableau 6-8

Estimations du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le type de véhicule et le type de route

	Total, tous les véhicules	Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions de véhicules-kilomètres				
Total, toutes les routes	314 410,6	287 072,9	5 984,0	21 353,6
Route avec vitesse maximale affichée de 80 kilomètres heure ou plus	171 205,2	153 479,4	3 288,2	14 437,6
Les autres routes	143 205,2	133 593,5	2 695,8	6 916,0
millions de passagers-kilomètres				
Total, toutes les routes	525 693,9	493 726,0	7 612,1	24 355,8^E
Route avec vitesse maximale affichée de 80 kilomètres heure ou plus	298 659,0	278 067,1	4 162,5	16 429,4
Les autres routes	227 034,8	215 658,8	3 449,7	7 926,4

Tableau 6-9

Estimations du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon l'origine et la destination du déplacement pour les véhicules jusqu'à 4,5 tonnes

	Destination de déplacement				
	Domicile du conducteur	Lieu de travail régulier du conducteur	Magasin, banque, autre lieu pour affaires personnelles	Lieu de loisir, divertissement, récréation, restaurant	Autre
millions de véhicules-kilomètres					
Origine du déplacement					
Domicile du conducteur	54 559,5	23 201,5	9 714,8	9 587,1	36 443,0
Lieu de travail régulier du conducteur	20 881,7	9 113,1	2 541,4	1 251,0 ^E	4 158,7
Magasin, banque, autre lieu pour affaires personnelles	11 342,2	948,1 ^E	5 353,2	F	5 039,2
Lieu de loisir, divertissement, récréation, restaurant	9 702,2	F	1 199,0 ^E	2 907,1 ^E	4 766,9
Autre	34 570,0	3 718,1	5 575,8	6 057,4	22 966,6
millions de passagers-kilomètres					
Origine du déplacement					
Domicile du conducteur	95 787,7	28 336,7	17 783,1	18 935,4	63 434,5
Lieu de travail régulier du conducteur	24 918,5	11 535,9	2 873,3 ^E	F	5 549,1
Magasin, banque, autre lieu pour affaires personnelles	20 128,4	F	8 631,3	F	12 609,7
Lieu de loisir, divertissement, récréation, restaurant	18 987,3	F	2 328,9 ^E	5 859,5 ^E	11 006,4
Autre	59 247,4	4 418,4	12 800,2	13 915,9	48 798,2

Tableau 6-10
Estimations du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon que le déplacement fasse partie du travail du conducteur pour les véhicules jusqu'à 4,5 tonnes

	Véhicules-kilomètres	Passagers-kilomètres
	millions	
Total	287 072,9	493 726,0
Oui	47 432,1	63 330,7
Non	239 640,5	430 394,9

Tableau 6-11

Estimations du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le groupe de véhicules et la raison du déplacement pour les camions de plus de 4,5 tonnes

	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions de véhicule-kilomètres		
Total, tous les groupes		
Appel de service	975,3	1 411,9
Transport de marchandises ou d'équipement	3 602,9	16 087,5
Vide	F	2 861,1
Autre type de travail	496,6 ^E	151,3 ^E
Non liée au travail	611,0 ^E	841,8
Total	5 984,0	21 353,6
Camion porteur		
Appel de service	965,6	277,5 ^E
Transport de marchandises ou d'équipement	3 508,4	2 258,1
Vide	F	416,8 ^E
Autre type de travail	477,4 ^E	F
Non liée au travail	587,4 ^E	309,9 ^E
Total	5 827,8	3 372,1
Autres camions plus de 4,5 tonnes		
Appel de service	F	1 134,4 ^E
Transport de marchandises ou d'équipement	F	13 829,4
Vide	F	2 444,3
Autre type de travail	F	F
Non liée au travail	F	531,9
Total	156,2^E	17 981,5
millions de passagers-kilomètres		
Total, tous les groupes		
Appel de service	1 295,9	1 626,4
Transport de marchandises ou d'équipement	4 128,5	18 317,1
Vide	F	3 230,9
Autre type de travail	791,2 ^E	184,8 ^E
Non liée au travail	1 027,2	996,6
Total	7 612,1	24 355,8^E
Camion porteur		
Appel de service	1 285,7	F
Transport de marchandises ou d'équipement	4 021,7	2 461,1
Vide	F	F
Autre type de travail	772,0	F
Non liée au travail	997,0 ^E	371,3 ^E
Total	7 435,6	3 765,6
Autres camions plus de 4,5 tonnes		
Appel de service	F	1 300,4
Transport de marchandises ou d'équipement	F	15 856,0
Vide	F	2 749,2
Autre type de travail	F	F
Non liée au travail	F	625,3
Total	F	20 590,2

Tableau 6-12

Estimations du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour l'ensemble des provinces selon le transport de marchandises dangereuses pour les camions de plus de 4,5 tonnes

	Total, tous les véhicules	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
millions de véhicule-kilomètres			
Total avec ou sans matières dangereuses	27 337,6	5 984,0	21 353,6
Avec des matières dangereuses	1 864,7	F	1 747,1
Sans matières dangereuses	25 472,9	5 866,3	19 606,6
millions de passagers-kilomètres			
Total avec ou sans matières dangereuses	31 967,9	7 612,1	24 355,8
Avec des matières dangereuses	1 929,7	F	1 804,3
Sans matières dangereuses	30 038,2	7 486,7	22 551,5

Tableau 7-1

Estimations selon le type de véhicule, le type de carburant et le type de carrosserie du véhicule pour l'ensemble des provinces — Nombre de véhicules-kilomètres

	Total, tous les véhicules		Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes		Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes		Camions de 15 tonnes et plus	
	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel
millions de litres								
Catégories de véhicules								
Voiture	150 242,4	F	150 242,4	F	...	...	...	...
Familiale de type « station wagon »	5 107,7 ^E	F	5 107,7 ^E	F	...	...	...	...
Fourgonnette	52 543,6	F	52 403,7	F	140,0 ^E	187,0 ^E	...	...
Véhicule utilitaire sport	22 867,6	F	22 865,0	F	...	...	...	...
Camionnette de type « pickup »	42 781,1	7 481,1	42 483,8	6 593,5	297,2 ^E	887,6	...	...
Camion porteur	1 679,0 ^E	7 254,7	1 250,1 ^E	F	419,9 ^E	3 767,1	F	3 358,6
Semi-remorque	...	18 095,7	...	...	...	156,2 ^E	...	17 939,5
Autobus	F	F	F	F	F	F	...	...
Autre	F	37,6 ^E	F	F	F	20,9 ^E	...	16,7 ^E
Total	275 750,5	37 421,2	274 871,2	11 082,0	868,4^E	5 023,2	F	21 316,0

Tableau 7-2

Estimations selon le type de véhicule, le type de carburant et le type de carrosserie du véhicule pour l'ensemble des provinces — Carburant consommé

	Total		Véhicules jusqu'à 4,5 tonnes		Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes		Camions de 15 tonnes et plus	
	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel
	millions de litres							
Catégories de véhicules								
Voiture	13 621,8 ^E	F	13 621,8 ^E	F	...	...	...	...
Familiale de type « station wagon »	F	F	F	F	...	...	...	...
Fourgonnette	6 083,2 ^E	F	6 049,0 ^E	F	F	F	...	...
Véhicule utilitaire sport	F	F	F	F	...	...	...	...
Camionnette de type « pickup »	6 024,6 ^E	1 070,9 ^E	5 948,5 ^E	F	F	195,1 ^E	...	...
Camion porteur	F	2 257,0	F	F	F	1 041,2	F	1 184,5
Semi-remorque	...	6 336,1	...	...	...	52,1 ^E	...	6 284,0
Autobus	F	F	F	F	F	F	...	...
Autre	F	F	F	F	F	F	...	F
Total	29 457,1^E	10 076,9	29 219,6^E	F	230,4	1 337,8	F	7 478,7

Tableau 8-1

Le type d'activité pour les camions de plus de 4,5 tonnes pour l'ensemble des provinces — Nombre de véhicules faisant partie du champ de l'enquête selon le type de véhicule

	Camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes	Camions de 15 tonnes et plus
Total, tous les types d'activité	318 344	291 576
Camionnage pour compte d'autrui	32 306	135 988
Chauffeur contractant	44 922	63 888
Camionnage pour compte propre	183 632	67 055
Autre type d'activité	57 484	24 645

Tableau 8-2

Le type d'activité pour les camions de plus de 4,5 tonnes pour l'ensemble des provinces — Véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres pour les camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes

	Véhicules-kilomètres	Passagers-kilomètres
	millions	
Total, tous les types d'activité	5 984,0	7 612,1
Camionnage pour compte d'autrui	922,0	1 170,7
Chauffeur contractant	911,9	1 139,8 ^E
Camionnage pour compte propre	3 167,0	4 095,4
Autre type d'activité	983,1	1 206,1

Tableau 8-3

Le type d'activité pour les camions de plus de 4,5 tonnes pour l'ensemble des provinces — Véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres pour les camions de 15 tonnes et plus

	Véhicules-kilomètres	Passagers-kilomètres
	millions	
Total, tous les types d'activité	21 353,6	24 355,8
Camionnage pour compte d'autrui	12 417,0	14 071,9
Chauffeur contractant	5 049,1	5 796,1
Camionnage pour compte propre	2 912,6	3 375,5
Autre type d'activité	975,0 ^E	1 112,3 ^E

Tableau 9-1

Le type de déplacement pour les camions de plus de 4,5 tonnes pour l'ensemble des provinces — Véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres pour les camions de 4,5 tonnes à 14,9 tonnes

	Véhicules-kilomètres	Passagers-kilomètres
	millions	
Total, tous les types de déplacement	5 984,0	7 612,1
Déplacements à l'intérieur d'une même province	5 825,8	7 434,1
Déplacements interprovinciaux	F	F
Déplacements traversant la frontière Canada et États-Unis	F	F
Déplacements hors du Canada	F	F

Tableau 9-2

Le type de déplacement pour les camions de plus de 4,5 tonnes pour l'ensemble des provinces — Véhicules-kilomètres et passagers-kilomètres pour les camions de 15 tonnes et plus

	Véhicules-kilomètres	Passagers-kilomètres
	millions	
Total, tous les types de déplacement	21 353,6	24 355,8
Déplacements à l'intérieur d'une même province	11 958,2	12 928,0
Déplacements interprovinciaux	3 491,3	4 203,8
Déplacements traversant la frontière Canada et États-Unis	4 929,5	6 055,6
Déplacements hors du Canada	974,6	1 168,4

Concepts et définitions

La population d'intérêt

Les **véhicules faisant partie du champ** de l'EVC comprennent tous les véhicules motorisés, à l'exclusion des autobus (les autobus faisaient partie de l'enquête avant 2004), motocyclettes, des véhicules hors route (par exemple, motoneiges, motodunes, amphibies) et du matériel spécial (par exemple, 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 composés des véhicules faisant partie du champ de l'EVC et des jours compris dans la période de référence de l'enquête.

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 (le conducteur est considéré comme un des passagers). Par exemple, s'il y a trois passagers (incluant le conducteur) dans le véhicule et qu'il parcourt une distance de 10 km, le nombre de passagers-kilomètres sera de 30. Les véhicules légers (voir la définition de type de véhicules ci-dessous) déclarent le nombre de passagers à chaque déplacement (voir la définition de déplacement ci-dessous). Pour les véhicules lourds dont le poids brut est de 4,5 tonnes ou plus (voir la définition de type de véhicule ci-dessous) le nombre de passagers se calcule en fonction de la moyenne du nombre de passagers au début de chaque déplacement et du nombre de passagers à la fin de chaque déplacement (voir la définition de déplacement ci-dessous).

Le **carburant consommé** est la quantité de carburant utilisé pour faire fonctionner les véhicules. Cette variable est dérivée pour chaque véhicule en utilisant les achats de carburant déclarés et la distance parcourue.

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 faisant partie du 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 faisant partie du 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.

Définitions des caractéristiques des véhicules

Le **type de véhicule** reflète la classification selon la masse créée pour l'EVC en fonction des renseignements contenus dans les fichiers d'immatriculation des véhicules. Il y a trois types de véhicules : les **véhicules légers** dont le poids brut est inférieur à 4,5 tonnes, les **véhicules lourds** dont le poids brut est plus grand ou égal à 4,5 tonnes mais inférieur à 15 tonnes, et les **véhicules lourds** dont le poids brut est de 15 tonnes ou plus.

Le **type 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 et autre. Les réponses manquantes ou inhabituelles sont vérifiées dans les fichiers d'immatriculation lorsque possible.

Le **type 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.

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** :

Un nouveau déplacement est déclaré pour les **véhicules légers**, si l'un ou l'autre des événements ci-après s'est produit :

- le conducteur monte à bord du véhicule
- un passager monte ou descend du véhicule

Un nouveau déplacement est déclaré pour les **véhicules lourds de 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 du déplacement 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**.
- **L'origine et la destination** pour les véhicules légers
- La **raison du déplacement** pour les véhicules lourds, 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.
- Si des **marchandises dangereuses** sont transportées par des véhicules lourds (selon la définition de la loi sur le transport des marchandises dangereuses).
- **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, 15-19, 20-34, 35-54, 55-64, 65-74, 75-84 et 85 ans et plus) des passagers et nombre de passagers dans chaque groupe, afin de calculer le nombre de passagers-kilomètres. L'information sur l'âge des passagers est recueillie seulement dans le cas des véhicules légers. (voir « Qualité des données, concepts et méthodologie — Qualité des données »). Dans le cas des véhicules lourds seulement le nombre de passagers est recueilli.
- **Configuration du camion** pour les véhicules (camions) d'une masse de 4,5 tonnes ou plus.
- Coût total, coût à l'unité et quantité de **carburant acheté**.

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.

Plan de sondage

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 2005 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 autobus, 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 2005. Ces ensembles de listes sur les véhicules et les jours qui sont inclus dans leur trimestre respectif constituent la population observée de l'enquête.

Plan d'échantillonnage

L'EVC utilise un plan d'échantillonnage à deux degrés. Au premier degré, un échantillon de véhicules est sélectionné, alors qu'au deuxième, un échantillon de jours consécutifs à l'intérieur du trimestre est choisi.

Tous les véhicules faisant partie de la population observée sont stratifiés (regroupés) en 78 strates. En premier lieu, les véhicules sont stratifiés en trois types de véhicules (véhicules légers, et deux groupes de véhicules lourds, (voir l'appendice I) 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. Les véhicules sont triés en utilisant les trois premiers caractères du code postal de l'adresse du propriétaire du véhicule, à l'intérieur de chaque strate. Ensuite un échantillon est tiré de façon systématique de sorte que toutes les régions de la strate sont représentées. 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).

Au deuxième degré, on attribue de façon aléatoire, à chaque véhicule choisi dans l'échantillon de premier degré, une date de début de déclaration des déplacements. 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 « Vue d'ensemble de l'enquête »).

Estimation

Puisque l'échantillon est choisi en deux degrés, le poids d'échantillonnage (voir l'appendice I) 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 parmi 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.

Taille de l'échantillon

Pour les dix provinces, on a tiré un total de 21 915 véhicules. Pour les trois territoires, 10 988 véhicules ont fait partie de l'échantillon.

Collecte et traitement des données

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, type de carburant utilisé, distance parcourue la semaine précédente, certains renseignements sur l'utilisation prévue du véhicule pour les six semaines suivantes, une lecture actuelle de l'odomètre, quelques questions sur la maintenance du véhicule et quelques questions sur les caractéristiques du ménage. Le répondant est ensuite invité à remplir un carnet de bord. 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 type de carnet dépend du type de véhicule. Il y a deux types de carnets : un carnet pour les véhicules légers et un carnet pour les deux types de véhicules lourds.

On demande aux répondants qui reçoivent le carnet pour les véhicules légers de déclarer 20 déplacements consécutifs, faits avec le véhicule sélectionné, en commençant à la date de début de déclaration des déplacements qui lui a été assignée. Par ailleurs, on demande aux répondants qui reçoivent le carnet pour les véhicules lourds de déclarer tous les déplacements effectués avec le véhicule pendant une période de sept jours.

Les données recueillies comprennent les informations suivantes pour chaque déplacement :

- Dates et heures de début et de fin du déplacement
- Lectures d'odomètre au début et à la fin du déplacement

- Origine et destination (véhicules légers) ou but du déplacement (véhicules lourds)
- Nombre et groupes d'âge des passagers (véhicules légers) ou nombre de passagers au début et à la fin du déplacement (véhicules lourds)
- Sexe et groupe d'âge du conducteur
- Achats de carburant
- Distance parcourue sur des routes avec limite de vitesse affichée 80 km/h ou plus
- Configuration du camion (véhicules lourds)
- Transport de marchandises dangereuses (véhicules lourds)

Depuis 2004, on demande aux répondants de continuer de déclarer les achats de carburant, jusqu'à ce qu'ils aient déclaré deux pleins ou cinq achats, ou jusqu'à ce que la période de déclaration de 28 jours soit terminée.

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 leur carnet. (Des dispositions spéciales permettent d'alléger le fardeau de réponse de certaines compagnies ayant des grandes flottes de véhicules qui ont plusieurs véhicules dans l'échantillon. Il n'y a aucune procédure de suivi pour ces compagnies.)

Collecte pour les territoires

On envoie des questionnaires courts 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. Des renseignements sur le statut du véhicule (possède toujours le véhicule, véhicule vendu, mis hors service), le type de carrosserie (voiture, VUS, camionnette etc.) et le type de carburant utilisé.

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.

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.

Estimation

Puisque la population observée diffère de la population d'intérêt, certaines corrections sont apportées afin de faire en sorte que les estimations correspondent le plus possible à cette population d'intérêt. 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 puisque dans l'intervalle qui suit la sélection de l'échantillon, des ensembles de listes de véhicules préparées pour le début et la fin du trimestre de référence ont été obtenus. 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 et par type de véhicule;
- nombre de véhicules-kilomètres par province et territoire et par type de véhicule;
- nombre de passagers-kilomètres par province et par type de véhicule;
- carburant consommé par type de véhicule et par type de carburant;
- tableaux croisés du nombre de véhicules-kilomètres et de passagers-kilomètres pour un certain nombre de variables (décrites dans « Qualité des données, concepts et méthodologie — Qualité des données »), comme le type de carrosserie, les caractéristiques des conducteurs, la période de la journée, le jour de la semaine, etc.

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.

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.

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.

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.

Les 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, des suivis en cas de non-réponse peuvent être effectués 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 peuvent être 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 peuvent alors 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.

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 « Qualité des données, concepts et méthodologie — Méthodes ») 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 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.

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.

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 « Qualité des données, concepts et méthodologie — Qualité des données ».

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'un champ est mal codé 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. Par exemple, une lecture d'odomètre de 53 467 pourrait être entrée 54 367.

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 période visée.

Mesure de la qualité

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

Taux de réponse

Le taux de réponse est fonction du nombre de véhicules pour lesquels des réponses à l'enquête ont été obtenues. 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.

Tableau A
Taux de réponse des véhicules par province et type de véhicule

	Terre-Neuve-et-Labrador	Île-du-Prince-Édouard	Nouvelle-Écosse	Nouveau-Brunswick	Québec	Ontario	Manitoba	Saskatchewan	Alberta	Colombie-Britannique
	pourcentage									
Véhicules légers	64	70	61	65	67	65	69	64	62	63
Véhicules lourds 4,5 à 14,9 tonnes	67	66	64	56	70	70	75	63	64	61
Véhicules lourds 15 tonnes ou plus	74	59	72	73	73	68	63	67	58	65

Tableau B
Taux de réponse des véhicules par territoire

	Yukon	Territoires du Nord-Ouest	Nunavut
	pourcentage		
Tous les véhicules	18	15	11

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

Taux d'imputation relatif

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.

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.

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 à la fois de la variabilité due à l'échantillonnage et de la variabilité due à la non-réponse et à l'imputation.

Indicateur de qualité

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 est fonction du CV qui tient compte à la fois de la variabilité due à l'échantillonnage et de la variabilité due à la non-réponse et à l'imputation.

Lettre et signification	Coefficient de variation
A Excellent	Moins de 5 %
B Très bon	5 % à 9,9 %
C Bon	10 % à 14,9 %
D Acceptable	15 % à 19,9 %
E à utiliser avec prudence	20 % to 34,9 %
F trop peu fiable pour être publié	35 % ou plus

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

Notes aux fins de comparaisons chronologiques

À partir du premier trimestre de 2004, les changements suivants ont été apportés et peuvent affecter la comparabilité avec les trimestres précédents :

- Les autobus sont exclus de l'enquête
- Au lieu de produire des estimations de la quantité de carburant acheté, l'enquête produit maintenant des estimations de la quantité de carburant consommé.
- Le carnet de bord pour les véhicules légers est maintenant basé sur 20 déplacements au lieu de tous les déplacements sur une période de 7 jours. Selon l'utilisation du véhicule, certains répondants vont déclarer plus de 7 jours de déplacements, d'autres moins de 7 jours.
- La définition de déplacement pour les véhicules légers a été changée de sorte qu'un nouveau déplacement est maintenant déclaré chaque fois que le conducteur monte à bord du véhicule ou qu'un passager monte ou descend du véhicule. Ce changement implique que ce qui était déclaré comme un seul déplacement auparavant peut maintenant être déclaré comme deux, trois ou même plus de déplacements s'il y a un changement de conducteur et/ou si plusieurs passagers montent ou descendent à différents endroits. Cette nouvelle définition produira des estimations de passagers-kilomètres plus précises pour les véhicules légers.

À partir du deuxième trimestre de 2003, des 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 que les trimestres précédents.

À partir du quatrième trimestre de 2001, des véhicules qui étaient enregistrés au Québec mais qui n'avaient pas d'immatriculation ont été enlevés des listes d'immatriculation des véhicules du Québec. Pour cette raison, quelques estimations pour le Québec peuvent être plus basses que les trimestres précédents.

Les changements suivants ont été apportés au premier trimestre de l'année 2001 et peuvent affecter la comparabilité avec les résultats trimestriels précédents :

- Avant ce trimestre, les enregistrements se trouvant en double à l'intérieur d'une même liste et les enregistrements se trouvant sur plus d'une liste étaient enlevés. Maintenant, les unités en double sont enlevées seulement au sein de chaque liste. Ce changement pourrait causer un surdénombrement et par conséquent une surestimation
- Maintenant, 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 (3-3, 3-4, 4-3 et 4-4) 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.

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

- Maintenant, les propriétaires des autobus et des camions qui sont immatriculés dans les territoires reçoivent deux questionnaires courts 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 un questionnaire à la fin du trimestre en demandant aux propriétaires des autobus et des camions de se baser sur les rapports d'entretien pour fournir les lectures de l'odomètre au début du trimestre.

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

Les changements qui affectent la comparabilité avec les données de 1999 sont :

- Les choix dans les raisons du déplacement ont été modifiés pour tous les types de véhicules. Les raisons sont maintenant basées sur la destination du déplacement. Les résultats pour cette variable en 2000 ne peuvent ainsi être comparés à ceux de 1999.
- Les passagers-kilomètres n'ont pas été recueillis pour les camions pour l'année 2000.

D'autres changements qui peuvent aussi affecter la comparabilité avec les données de 1999 sont :

- Un nouveau carnet s'adressant à tous les camions a été développé pour l'enquête 2000. En 1999, les camions de 4,5 tonnes à 15 tonnes avait un carnet différent de celui destiné aux camions de 15 tonnes et plus.
- En ce qui concerne les camions, la question portant sur le carburant acheté était cette fois-ci demandée pour chaque déplacement. Auparavant, elle était recueillie séparément sans égard aux déplacements.

Appendice I

Glossaire

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

Population observée : L'ensemble de toutes les unités (par exemple, 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 (par exemple, 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.