

53-007

Jan. - Mar.

1983

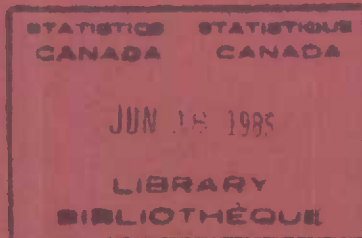
CD

istics
ada

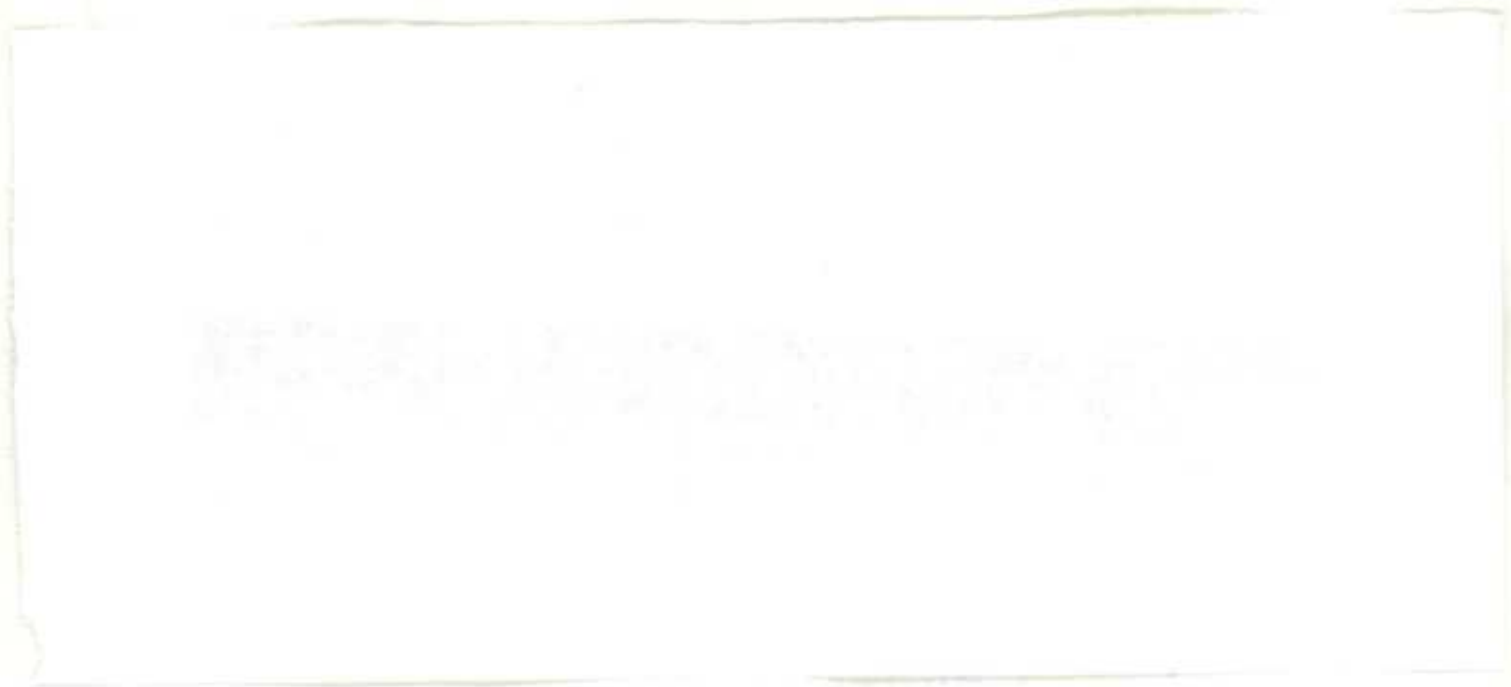
Statistique
Canada

**Special
Surveys
Program**

**Programme
des enquêtes
spéciales**



Canada



Statistics Canada

Special Surveys
Division and

Special Surveys
Methodology Sub-
division
and

Regional Operations
Branch

Passenger Car Fuel
Consumption Survey

January, February and
March 1983

Published under the au-
thority of the Minister
of Supply and Services
Canada

Statistics Canada
should be credited when
reproducing or quoting
any part of this
document

@ Minister of Supply
and Services Canada
1984

April 1984
8-5400-501

ISSN 0711-9402

Ottawa

Statistique Canada

Division des enquêtes
spéciales et

Sous-division de la
méthodologie des
enquêtes spéciales
et

Direction des opérations
régionales

Enquête sur la consomma-
tion de carburant des
automobiles

Janvier, février et mars
1983

Publication autorisée par le
ministre des Approvisionnements
et Services Canada

Reproduction ou citation auto-
risées sous réserve d'indica-
tion de la source: Statistique
Canada

@ Ministre des Approvision-
nements et Services Canada 1984

Avril 1984
8-5400-501

ISSN 0711-9402

Ottawa

INTRODUCTION

This survey originated from a proposal to the Special Surveys Division at Statistics Canada by the Strategic Studies Branch of Transport Canada to monitor the fuel consumption and fuel economy of personal use passenger cars operated in Canada.

In order to assess strategies and monitor an effective conservation program for personal use passenger cars, it is necessary to understand the current and evolving patterns of passenger car usage, fuel consumption, economic cost for gasoline and average technical efficiencies achieved by this fleet.

The purpose of conducting this survey is to establish a data base concerning personal use of the passenger car in Canada which would contain the following information:

total distance travelled,

total amount of fuel consumed,

average distance obtained per unit of fuel,

total expenditures on fuel,

seasonal fluctuations in fuel consumption and in distance travelled.

This project provides essential information to a variety of government and industry organizations for policy formulation and implementation in the energy field. Among the needs served by this data base are the monitoring of passenger car fuel economy standards and the estimation of passenger car fuel requirements in conditions involving fuel shortages.

To meet these objectives, a monthly survey has been developed and was first implemented in July 1979. A telephone interview is conducted to trace selected vehicles to the registered owners. A fuel purchase diary is then mailed to the principal driver of the car. The results are tabulated on a quarterly basis and will be released as they become available in bulletins similar to this.

L'enquête sur la consommation de carburant a pris naissance par suite d'une proposition faite à la division d'enquêtes spéciales de Statistique Canada par la Direction des études stratégiques de Transports Canada pour estimer la consommation et les économies de carburant des automobiles utilisées à des fins personnelles qui circulent au Canada.

Pour évaluer les stratégies de conservation de l'énergie et l'efficacité des programmes d'économie à l'égard de telles voitures, il est essentiel de bien comprendre les caractéristiques présentes et futures de l'utilisation des voitures à usage personnel, de la consommation de carburant, du coût de l'essence et de l'efficacité technique moyenne de cette catégorie de véhicules.

L'enquête vise à établir une base de données sur l'utilisation d'automobiles à des fins personnelles au Canada. Celle-ci nous renseignera sur les éléments suivants:

distance totale parcourue,

quantité totale de carburant consommé,

distance moyenne parcourue par unité de carburant,

dépenses totales en carburant,

fluctuations saisonnières de la consommation de carburant et des distances parcourues.

Ces renseignements essentiels sont communiqués à divers organismes publics et privés, qui les utilisent pour formuler et appliquer des politiques énergétiques. La base de données sert, entre autres, à contrôler les normes d'économie de carburant des automobiles utilisées à des fins personnelles et à estimer leurs besoins en carburant en cas de pénurie d'essence.

Pour recueillir ces renseignements, une enquête mensuelle a été lancée en juillet 1979. Elle se déroule de la façon suivante: on procède d'abord à des interviews téléphoniques, pour identifier les propriétaires des véhicules choisis. On poste ensuite à tous les conducteurs principaux de ces voitures un carnet où ils notent leurs achats de carburant. Les résultats sont totalisés tous les trimestres et publiés au fur et à mesure dans des bulletins semblables à celui-ci.

For further information on the Passenger Car Fuel Consumption Survey please contact:

Murray Lawes,
Project Manager,
Statistics Canada,
Special Surveys
Division,
303 Jean Talon
Building,
Ottawa, Ontario,
K1A 0T6
(613-996-5717)

Mr. John J. Lawson,
Head, Systems
Evaluation,
Road Safety,
Transport Canada,
Place de Ville,
Ottawa, Ontario,
K1A 0N5
(613-992-0077)

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet de l'enquête sur la consommation de carburant des automobiles, s'adresser à:

Murray Lawes
Chargé de projet
Statistique Canada
Division des enquêtes
spéciales
303 Immeuble Jean-Talon
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6
(613-996-5717)

M. John J. Lawson
Chef, Évaluation
des systèmes
Sécurité Routière
Transports Canada
Place de Ville
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
(613-992-0077)

SUMMARY OF RESULTS

During the first quarter of 1983, it is estimated that there were 7.0 million personal use passenger cars operated in Canada. These cars were driven 26 billion kilometres and consumed 4.0 billion litres of fuel. Their average litres/100 kilometres consumption was 15.6 litres. The average distance per vehicle was 3 690 kilometres and the average fuel consumption was 580 litres.

SOMMAIRE DES RÉSULTATS

Un total de 7.0 millions de voitures particulières auraient été utilisées au Canada, pendant le premier trimestre de 1983. Ces voitures ont parcouru 26 milliards de kilomètres et consommé 4.0 milliards de litres de carburant. Elles ont consommé en moyenne, 15.6 litres aux 100 kilomètres. Chaque véhicule a parcouru en moyenne 3 690 kilomètres et consomme 580 litres de carburant.

TABLE 1. Personal Use Passenger Cars Operated During January, February and March 1983, (1) by Model Year Class and Province

TABLEAU 1. Automobiles utilisées à des fins personnelles en janvier, février et mars 1983(1), selon l'année de l'automobile et la province

Province	Model year class		Total(2)
	Année de l'automobile		
	1982	1981 and previous 1981 et années antérieures	
Newfoundland - Terre-Neuve	7,400 (E)	93,200 (E)	100,500 (D)
Prince Edward Island - Ile-du-Prince-Édouard	2,100 (D)	33,500 (E)	35,600 (E)
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	12,400 (D)	226,200 (E)	238,600 (D)
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	12,900 (G)	189,900 (E)	202,800 (E)
Québec	120,700 (D)	1,597,800 (E)	1,718,400 (E)
Ontario	(3)	2,463,500 (D)	(3)
Manitoba	17,300 (D)	289,800 (D)	307,000 (D)
Saskatchewan	13,900 (D)	272,500 (D)	286,400 (D)
Alberta	42,100 (D)	707,600 (D)	749,600 (D)
British Columbia - Colombie-Britannique	36,700 (D)	853,100 (D)	889,800 (D)
Total(2)	265,300 (C)	6,726,900 (C)	6,992,200 (C)

(1) For this quarter, 1983 model year cars were not included.

(1) Les données pour ce trimestre ne portent pas sur les modèles 1983.

(2) Figures may not add to totals due to rounding.

(2) Les totaux peuvent ne pas coïncider en raison de l'arrondissement des données.

(3) Data from the Motor Vehicle Registration File for 1982 model year cars in Ontario were incomplete. Revised estimates will be published when complete data become available.

(3) Les données tirées du fichier d'immatriculation de l'Ontario pour les véhicules 1982 n'étaient pas complètes. Des estimations révisées seront publiées lorsque les données complètes seront disponibles.

TABLE 2. Personal Use Passenger Cars Operated During January, February and March 1983(1) - Total Kilometres Driven, by Model Year Class and Province

TABLERAU 2. Automobiles utilisées à des fins personnelles en janvier, février et mars 1983(1) - Nombres total de kilomètres parcourus, selon l'année de l'automobile et la province

Province	Model year class Année de l'automobile		Total(2)
	1982	1981 and previous 1981 et années antérieures	
thousands of kilometres - milliers de kilomètres			
Newfoundland - Terre-Neuve	30 808 (E)	277 865 (E)	308 673 (E)
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	9 421 (E)	133 790 (E)	143 211 (E)
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	67 665 (E)	748 228 (E)	815 893 (E)
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	52 319 (E)	769 459 (E)	821 778 (E)
Québec	609 308 (E)	5 735 514 (E)	6 344 822 (E)
Ontario	(3)	9 772 207 (E)	(3)
Manitoba	72 278 (E)	951 367 (E)	1 023 645 (E)
Saskatchewan	56 347 (E)	913 288 (E)	969 636 (E)
Alberta	214 103 (E)	2 473 757 (E)	2 687 859 (E)
British Columbia - Colombie-Britannique	140 913 (E)	2 801 262 (E)	2 942 175 (E)
Total(2)	1 253 163 (D)	24 576 737 (D)	25 829 899 (D)

(1) For this quarter, 1983 model year cars were not included.

(1) Les données pour ce trimestre ne portent pas sur les modèles 1983.

(2) Figures may not add to totals due to rounding.

(2) Les totaux peuvent ne pas coïncider en raison de l'arrondissement des données.

(3) Data from the Motor Vehicle Registration File for 1982 model year cars in Ontario were incomplete. Revised estimates will be published when complete data become available.

(3) Les données tirées du fichier d'immatriculation de l'Ontario pour les véhicules 1982 n'étaient pas complètes. Des estimations révisées seront publiées lorsque les données complètes seront disponibles.

TABLE 3. Personal Use Passenger Cars Operated During January, February and March 1983(1) - Total Fuel Consumed by Type of Fuel, by Model Year Class and Province

TABLEAU 3. Automobiles utilisées à des fins personnelles en janvier, février et mars 1983(1) - Quantité totale de carburant consommé selon le genre de carburant, l'année de l'automobile et la province

Province	Model year class - Année de l'automobile				
	1982		1981 and previous - 1981 et années antérieures		
	Total no-lead fuel consumed	Total fuel consumed during reference period(2)	Total leaded fuel consumed	Total no-lead fuel consumed	Total fuel consumed during reference period(2)
	Quantité totale de carburant sans plomb consommé	Quantité totale de carburant consommé pendant la période de référence(2)	Quantité totale de carburant avec plomb consommé	Quantité totale de carburant sans plomb consommé	Quantité totale de carburant consommé pendant la période de référence(2)
	Thousands of litres - milliers de litres				
Newfoundland - Terre-Neuve	2 858 (F)	3 612 (E)	17 126 (F)	31 012 (F)	48 138 (E)
Prince Edward Island - Ile-du-Prince-Edouard	897 (F)	1 054 (E)	9 786 (G)	11 189 (F)	21 474 (E)
Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse	5 269 (F)	7 005 (E)	41 395 (F)	76 293 (F)	117 688 (E)
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	4 818 (F)	5 965 (F)	39 053 (G)	85 295 (F)	124 349 (E)
Québec	50 546 (F)	65 539 (E)	301 800 (G)	593 198 (F)	913 784 (E)
Ontario	(3)	(3)	486 533 (F)	1 053 160 (F)	1 552 764 (E)
Manitoba	6 966 (E)	9 057 (E)	79 001 (F)	78 289 (F)	165 864 (E)
Saskatchewan	5 708 (F)	7 362 (E)	84 564 (F)	74 228 (G)	160 066 (E)
Alberta	18 136 (F)	25 241 (E)	216 554 (F)	184 365 (F)	405 763 (E)
British Columbia - Colombie-Britannique	10 238 (F)	14 992 (F)	162 279 (F)	221 337 (F)	389 287 (F)
Total(2)	105 435 (D)	139 827 (D)	1 438 091 (E)	2 408 368 (E)	3 899 176 (D)
Total					
	Total leaded fuel consumed		Total no-lead fuel consumed		Total fuel consumed during reference period(2)
	Quantité totale de carburant avec plomb consommé		Quantité totale de carburant sans plomb consommé		Quantité totale de carburant consommé pendant la période de référence(2)
	Thousands of litres - milliers de litres				
Newfoundland - Terre-Neuve	17 880 (F)		33 870 (E)		51 750 (E)
Prince Edward Island - Ile-du-Prince-Edouard	9 943 (G)		12 086 (F)		22 528 (E)
Nova Scotia - Nouvelle-Ecosse	42 961 (F)		81 562 (F)		124 693 (E)
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	40 200 (G)		90 114 (F)		130 315 (E)
Québec	314 294 (F)		643 744 (F)		979 323 (F)
Ontario	(3)		(3)		(3)
Manitoba	80 919 (F)		85 255 (F)		174 921 (E)
Saskatchewan	86 194 (F)		79 936 (F)		167 427 (E)
Alberta	223 444 (F)		202 501 (F)		431 004 (E)
British Columbia - Colombie-Britannique	166 653 (F)		231 575 (F)		404 280 (E)
Total(2)	1 469 023 (E)		2 513 803 (E)		4 039 004 (D)

(1) For this quarter, 1983 model year cars were not included.

(1) Les données pour ce trimestre ne portent pas sur les modèles 1983.

(2) Total figures include diesel and mixtures of leaded and no-lead fuel.

(2) Les données totales comprennent le diesel et les combinaisons de carburant avec ou sans plomb.

(3) Data from the Motor Vehicle Registration File for 1982 model year cars in Ontario were incomplete. Revised estimates will be published when complete data become available.

(3) Les données tirées du fichier d'immatriculation de l'Ontario pour les véhicules 1982 n'étaient pas complètes. Des estimations révisées seront publiées lorsque les données complètes seront disponibles.

TABLE 4. Personal Use Passenger Cars Operated During January, February and March 1983(1) - Fuel Consumption Ratio,(2) by Model Year Class and Province
 TABLEAU 4. Automobiles utilisées à des fins personnelles en janvier, février et mars 1983(1) - Taux pondéré de consommation(2), selon l'année de l'automobile et la province

Province	Model year class - Année de l'automobile				Total	
	1982		1981 and previous 1981 et années antérieures		L/100km(3)	MPG(4)
	L/100km(3)	MPG(4)	L/100km(3)	MPG(4)		
Manitoba - Manitoba	11.7 (B)	24.1	17.3 (D)	18.3	16.8 (D)	18.8
Prince Edward Island - Ile-du-Prince-Édouard	11.2 (C)	25.2	16.1 (D)	17.6	15.7 (D)	18.0
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	10.4 (C)	27.2	15.7 (D)	18.0	15.3 (D)	18.5
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	11.4 (C)	24.8	16.2 (C)	17.4	15.9 (C)	17.8
Québec	10.8 (C)	26.2	15.9 (D)	17.8	15.4 (D)	18.3
Ontario	(5)	(5)	15.9 (D)	17.8	(5)	(5)
Manitoba	12.5 (D)	22.6	17.4 (D)	16.2	17.1 (D)	16.5
Saskatchewan	13.1 (D)	21.6	17.5 (D)	16.1	17.3 (D)	16.3
Alberta	11.8 (D)	23.9	16.4 (D)	17.2	16.0 (C)	17.7
British Columbia - Colombie-Britannique	10.6 (D)	26.6	13.9 (D)	20.3	13.7 (D)	20.6
Total	11.2 (C)	25.2	15.9 (C)	17.8	15.6 (C)	18.1

(1) For this quarter, 1983 model year cars were not included.

(1) Les données pour ce trimestre ne portent pas sur les modèles 1983.

(2) The fuel consumption ratio is calculated from total kilometres driven (Table 2) and total fuel consumed (Table 3).

(2) Le taux pondéré de consommation est calculé à partir du nombre total de kilomètres parcourus (tableau 2) et la quantité totale de carburant consommé (tableau 3).

(3) L/100km - litres per 100 kilometres.

(3) L/100km - litres aux 100 kilomètres.

(4) MPG - miles per gallon.

(4) MPG - miles au gallon.

(5) Data from the Motor Vehicle Registration File for 1982 model year cars in Ontario were incomplete. Revised estimates will be published when complete data become available.

(5) Les données tirées du fichier d'immatriculation de l'Ontario pour les véhicules 1982 n'étaient pas complètes. Des estimations révisées seront publiées lorsque les données complètes seront disponibles.

TABLE 5. Personal Use Passenger Cars Operated During January, February and March 1983(1) - Average Kilometres Driven per Vehicle by Model Year Class and Province

TABLEAU 5. Automobiles utilisées à des fins personnelles en janvier, février et mars 1983(1) - Nombre moyen de kilomètres parcourus par véhicule, selon l'année de l'automobile et la province

Province	Model year class		Total
	1982	1981 and previous	
	Année de l'automobile	1981 et années antérieures	
Newfoundland - Terre-Neuve	4,180 (E)	2,980 (E)	3,070 (E)
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	4,480 (E)	4,000 (E)	4,030 (E)
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	5,450 (E)	3,310 (E)	3,420 (E)
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	4,070 (F)	4,050 (E)	4,050 (E)
Québec	5,050 (E)	3,590 (E)	3,690 (E)
Ontario	(2)	3,970 (E)	(2)
Manitoba	4,190 (E)	3,280 (E)	3,330 (E)
Saskatchewan	4,060 (E)	3,350 (E)	3,390 (E)
Alberta	5,090 (E)	3,500 (E)	3,590 (E)
British Columbia - Colombie-Britannique	3,840 (E)	3,280 (E)	3,310 (E)
Total	4,720 (D)	3,650 (D)	3,690 (D)

(1) For this quarter, 1983 model year cars were not included.

(1) Les données pour ce trimestre ne portent pas sur les modèles 1983.

(2) Data from the Motor Vehicle Registration File for 1982 model year cars in Ontario were incomplete. Revised estimates will be published when complete data become available.

(2) Les données tirées du fichier d'immatriculation de l'Ontario pour les véhicules 1982 n'étaient pas complètes. Des estimations révisées seront publiées lorsque les données complètes seront disponibles.

TABLE 6. Personal Use Passenger Cars Operated During January, February and March 1983(1) - Average Litres Consumed per Vehicle, by Model Year Class and Province

TABLEAU 6. Automobiles utilisées à des fins personnelles en janvier, février et mars 1983(1) - Consommation moyenne (litres) par véhicule, selon l'année de l'automobile et la province

Province	Model year class		Total
	1982	1981 and previous	
	Année de l'automobile	1981 et années antérieures	
Newfoundland - Terre-Neuve	490 (E)	520 (D)	510 (D)
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	500 (D)	640 (E)	630 (E)
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	560 (E)	520 (E)	520 (D)
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	460 (F)	650 (E)	640 (E)
Québec	540 (E)	570 (E)	570 (E)
Ontario	(2)	630 (E)	(2)
Manitoba	520 (E)	570 (E)	570 (E)
Saskatchewan	530 (E)	590 (E)	580 (E)
Alberta	600 (E)	570 (E)	570 (D)
British Columbia - Colombie-Britannique	410 (D)	460 (D)	450 (D)
Total	530 (D)	580 (D)	580 (D)

(1) For this quarter, 1983 model year cars were not included.

(1) Les données pour ce trimestre ne portent pas sur les modèles 1983.

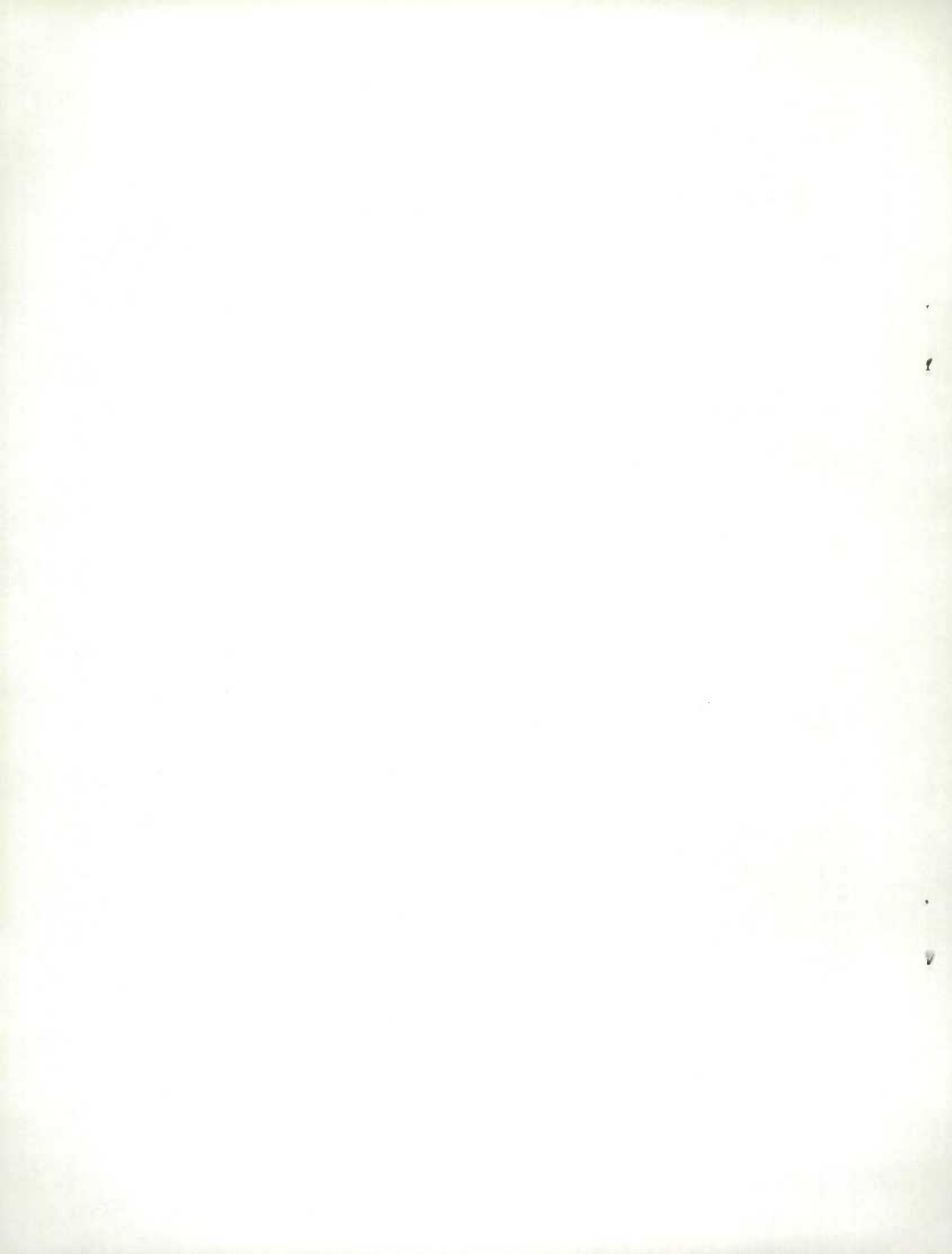
(2) Data from the Motor Vehicle Registration File for 1982 model year cars in Ontario were incomplete. Revised estimates will be published when complete data become available.

(2) Les données tirées du fichier d'immatriculation de l'Ontario pour les véhicules 1982 n'étaient pas complètes. Des estimations révisées seront publiées lorsque les données complètes seront disponibles.

TABLE 7. Personal Use Passenger Cars Operated During January, February and March 1983 - Average Price Paid Per Litre, by Fuel Type and Province

TARLEAU 7. Automobiles utilisées à des fins personnelles en janvier, février et mars 1983 - Prix moyen payé par litre selon le genre de carburant et la province

Province	Fuel type - Genre de carburant		
	Regular leaded fuel Essence ordinaire avec plomb	Regular no-lead fuel Essence ordinaire sans plomb	Premium no-lead fuel Essence super sans plomb
Newfoundland - Terre-Neuve	50.1 (B)	52.3 (B)	52.5 (B)
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	50.4 (C)	51.6 (B)	52.2 (B)
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	47.7 (A)	49.5 (A)	51.0 (B)
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	44.6 (C)	47.5 (B)	47.7 (C)
Québec	48.7 (C)	52.4 (B)	54.4 (C)
Ontario	40.9 (C)	43.3 (C)	45.0 (C)
Manitoba	39.4 (C)	40.8 (C)	40.4 (C)
Saskatchewan	36.9 (B)	39.3 (C)	40.7 (C)
Alberta	35.8 (B)	38.3 (C)	38.2 (D)
British Columbia - Colombie-Britannique	41.9 (C)	42.4 (C)	43.7 (C)
Total	42.0 (B)	45.3 (B)	47.4 (C)



APPENDIX A

SAMPLING VARIABILITY OF THE ESTIMATES

Throughout the tables alphabetic indicators are used to indicate the reliability of estimates. Estimates with a coefficient of variation greater than 33.3% are not released. The coefficient of variation is the standard error of an estimate expressed as a percentage of that estimate:

Alphabetic indicator - Indicateur littéral	A	B	C	D	E	F	G	H
Coefficient of variation (%) - Coefficient de variation (%)	0.0- 0.5	0.6- 1.0	1.1- 2.5	2.6- 5.0	5.1- 10.0	10.1- 16.5	16.6- 25.0	25.1- 33.3

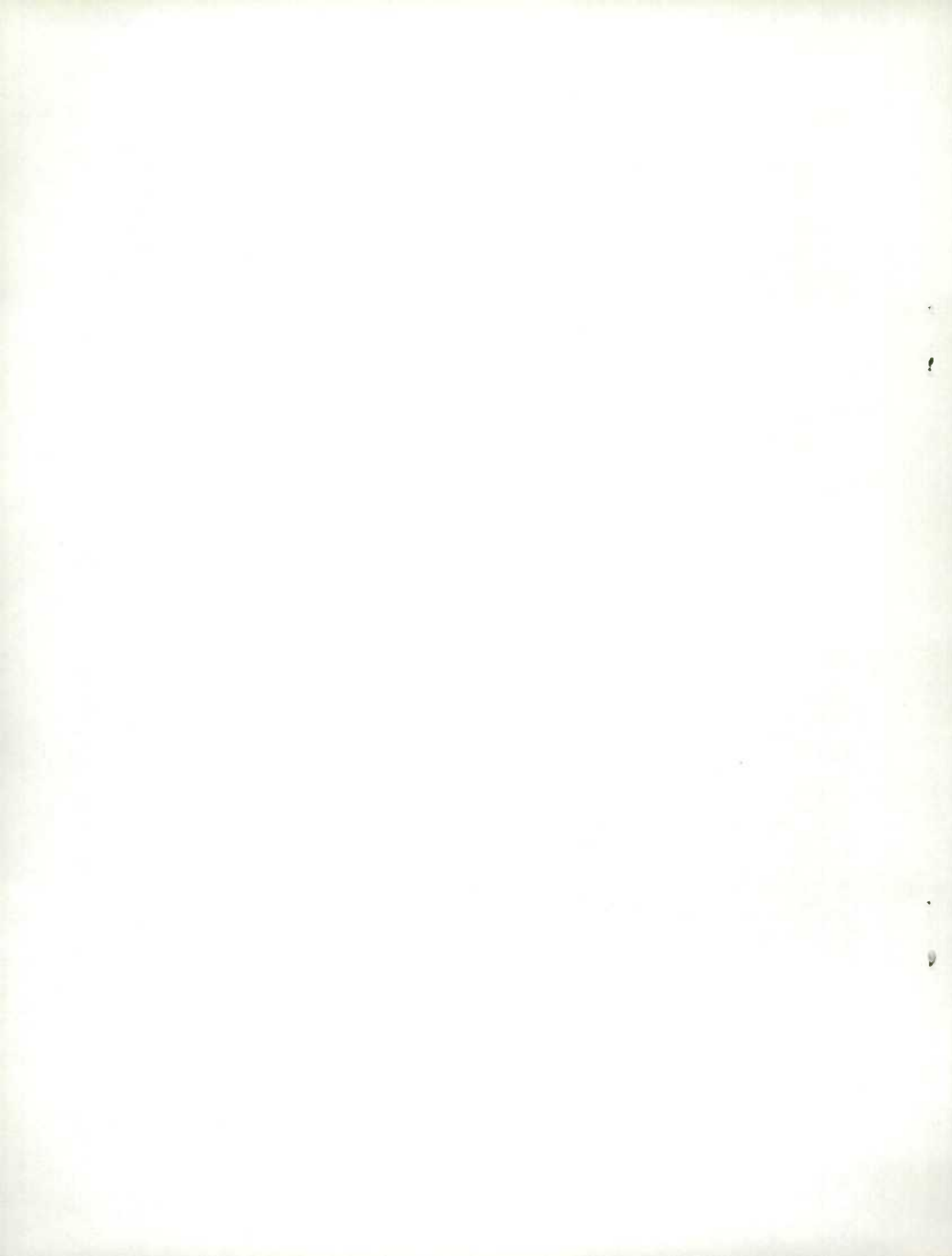
The above alphabetic indicators can be used to calculate the range in which the figures lie. As an example, one can consider the total number of kilometres driven in Prince Edward Island using personal use passenger cars operated during January, February and March 1983 - 143 000 000 with an indicator (E) (see Table 2). This indicates that the coefficient of variation for this estimate lies between 5.1% and 10.0%. By using a conservative approach to this datum, the estimated standard error can be as large as 10.0% of the 143 000 000 kilometres or 14 300 000 kilometres. Therefore, in estimating the range at 95% confidence level, the range will be 114 400 000 kilometres to 171 600 000 kilometres (the estimated 143 000 000 ± 2 standard errors). In other words, if a census had been taken, there is a 95% chance that the count would be in the range of 114 400 000 to 171 600 000 kilometres. Estimates with a coefficient of variation indicated as G or H should be viewed with caution.

APPENDICE A

VARIANCE D'ÉCHANTILLONNAGE DES ESTIMATIONS

Dans tous les tableaux, des indicateurs littéraux ont été utilisés pour indiquer la fiabilité des estimations. Celles qui ont un coefficient de variation supérieur à 33.3% ne sont pas présentées. Le coefficient de variation est l'erreur type d'une estimation exprimée en pourcentage de celle-ci:

Ces lettres peuvent servir à calculer l'intervalle dans lequel se situe n'importe lequel des chiffres. Prenons pour exemple l'Île-du-Prince-Édouard, où le nombre total de kilomètres parcourus par des voitures particulières en janvier, février et mars 1983 est 143 000 000 et l'indicateur littéral (E) (voir le tableau 2). Cela signifie que l'erreur type se situe dans ce cas entre 5.1% et 10.0%. Si l'on interprète les données d'une façon prudente, on peut supposer que l'estimation de l'erreur type est égale à 10.0% des 143 000 000 kilomètres (14 300 000). Par conséquent, en estimant l'intervalle de confiance à un niveau de confiance de 95%, on obtient un intervalle allant de 114 400 000 kilomètres jusqu'à 171 600 000 kilomètres (soit l'estimation 143 000 000 ± 2 erreurs types). En d'autres termes, si un dénombrement complet avait été effectué, la probabilité que les résultats se situent entre 114 400 000 kilomètres et 171 600 000 kilomètres était de l'ordre de 95%. Les estimations accompagnées d'un coefficient de variation représenté par les lettres G ou H doivent être utilisées avec prudence.



APPENDIX B

Methodology

The target population for the Passenger Car Fuel Consumption Survey is personal use passenger cars operated in Canada. Passenger cars are defined by body style and personal use is defined by a categorization of uses. Uses excluded are rental cars, taxis, fleet-operated cars, driver training cars, commercial use cars and antique cars. The target population for this quarter includes only 1982 and previous model year cars. As well, only cars operated during the appropriate survey reference month are included. The provincial totals of the number of operated personal use passenger cars in this bulletin, therefore, are different from those in Statistics Canada's **Road Motor Vehicles Registrations**, Catalogue 53-219. Totals in Catalogue 53-219 include all cars registered during the entire year and the vehicle populations are not the same as the target population for this survey.

Samples for the survey are selected from sample frames created using the provincial motor vehicle registration files which are provided to Statistics Canada every three months. Vehicles identifiable as not in the target population (e.g., motorcycles, trucks) are excluded from the frames prior to sample selection. Next, the frames are stratified by model year, geographic code and vehicle weight (wheelbase or number of cylinders is used if weight is not available). A large stratified random sample is selected for each province, then each is screened for out-of-scope vehicles. Stratified random samples are selected monthly from these large samples. Respondents are initially contacted by telephone and asked some screening questions concerning vehicle type and use. Out-of-scope vehicles (e.g., scrapped cars, cars put in storage) encountered at this stage are dropped from the sample. Fuel purchase diaries are mailed for each car included in the sample. The number of diary mail-outs per month is fixed (100 per province), therefore the number of phone interviews conducted each month varies depending on the number of out-of-scope vehicles encountered and the number of telephone non-interviews. Sufficient vehicles are selected each month to ensure that the diary mail-out requirements are met.

APPENDICE B

Méthodologie

La population cible de l'enquête sur la consommation de carburant des automobiles se compose des voitures particulières d'usage personnel au Canada. C'est la carrosserie qui distingue les voitures particulières des autres types de véhicules, et l'usage en est déterminé selon diverses catégories. Sont exclus de l'enquête les voitures de location, les taxis, les voitures faisant partie d'un parc automobile, les voitures-écoles, les voitures à usage commercial et les voitures antiques. La population cible du trimestre de référence ne comprend que les modèles 1982 et ceux des années précédentes. En outre, seules les voitures utilisées au cours du mois de référence sont visées. C'est pourquoi les totaux provinciaux du nombre de voitures privées présentés dans ce bulletin diffèrent de ceux qui ont paru dans la publication **Véhicules automobiles - Immatriculations** (n° 53-219 au catalogue de Statistique Canada). Ces derniers chiffres portent en effet sur l'ensemble des voitures immatriculées pendant l'année. La population cible n'est donc pas la même que celle de notre enquête.

Les échantillons de l'enquête sont établis à partir de bases de sondage tirées des fichiers d'immatriculation des provinces, qui sont transmis à Statistique Canada tous les trois mois. Les véhicules dont on peut déterminer a priori qu'ils ne font pas partie de la population cible (par exemple, les motocyclettes, les camions) sont exclus avant la sélection de l'échantillon. Les bases sont ensuite stratifiées selon l'année des modèles, le code géographique et le poids du véhicule (ou encore l'empattement ou le nombre de cylindres si le poids n'est pas connu). Un important échantillon aléatoire stratifié est sélectionné pour chaque province, puis les véhicules hors du champ de l'enquête en sont éliminés. Des échantillons aléatoires stratifiés sont ensuite sélectionnés chaque mois à partir de cette base. On effectue des interviews par téléphone auprès des répondants au sujet du genre de véhicule qu'ils conduisent et de l'utilisation qu'ils en font. Les véhicules hors du champ de l'enquête (voitures mises à la ferraille ou remisées) sont éliminés de l'échantillon à ce moment-là. On envoie ensuite au propriétaire de chaque véhicule retenu un carnet où il notera ses achats de carburant. Le nombre de carnet à envoyer demeure le même chaque mois (100 par province); par conséquent, le nombre d'interviews téléphoniques variera chaque mois, selon le nombre de véhicules rejetés et le nombre de non-interviews. L'échantillon mensuel doit donc être suffisamment important pour qu'on puisse envoyer le nombre prévu de carnets.

During the telephone interviews, the principal driver of each car is asked to ensure that all fuel purchases are recorded for the survey month. The odometer reading, date, fuel price, type of fuel, amount purchased and total paid are all to be recorded.

At the beginning of the survey month, phone calls are made to each principal driver, to ensure that they received the diary and to answer any questions they may have. At the end of the month, diaries are returned to Statistics Canada and follow-up phone calls are made for diaries not returned in order to improve the response rate.

Text Table I summarizes the response rates and eligibility rates for this survey. During the telephone screening phase, interviews were attempted for 4,713 vehicle owners. Completed interviews were obtained with 3,495 owners for a response rate of 74.2%. Of those respondents to the telephone screening, 2,815 were eligible to take part in the survey, a rate of 80.5%. Of those eligible, usable diaries were returned for 2,000, a response rate of 71.1% to this phase of the survey.

Non-response

Non-response can occur at two phases in this survey, at the telephone screening phase and at the diary phase. Non-response at the telephone phase is primarily due to an untraceable telephone number for the registered owner. Other reasons are no answer after several calls, refusal, temporarily absent and moved out of province. Non-response at the diary phase can occur because the driver forgot to keep the diary, because the diary was not mailed back, or because the information was not usable. In order to compensate for non-response, vehicles for which responses are obtained must represent more vehicles than intended in the survey design; thus their sampling weights are increased.

Lors des interviews téléphoniques, on prie le conducteur principal de chaque voiture de veiller à ce que tous les achats de carburant pendant le mois de référence soient notés dans le carnet, de même que, pour chacun, le kilométrage figurant à l'odomètre, la date, le prix du carburant, le genre de carburant, la quantité achetée et le montant total versé.

Au début de chaque mois d'enquête, on téléphone aux principaux conducteurs, pour s'assurer qu'ils ont reçu le carnet et pour répondre à leurs questions. À la fin du mois, les carnets sont renvoyés à Statistique Canada et l'on appelle à nouveau les enquêtés qui n'ont pas renvoyé le leur, pour tenter d'améliorer le taux de réponse.

Le tableau explicatif I fait voir les taux de réponse et d'admissibilité à cette enquête. Nous avons tenté d'interviewer 4,713 propriétaires de véhicules durant la période de dépistage au téléphone. Nous avons pu en interviewer 3,495, soit un taux de réponse de 74.2%. Parmi les personnes interviewées au téléphone 2,815 étaient admissibles à l'enquête, soit un taux de 80.5%. Les personnes admissibles nous ont retourné 2,000 carnets utilisables, soit un taux de réponse de 71.1% pour cette phase de l'enquête.

Non-réponse

Nous pouvons obtenir des non-réponses lors des deux phases de cette enquête, celle de l'interview téléphonique et celle de carnets. Dans le cas des interviews, les non-réponses sont surtout attribuables au fait que nous n'avons pu retracer les numéros de téléphone de tous les propriétaires inscrits. Elles sont également attribuables aux absences de réponse après plusieurs appels, aux refus, aux absences temporaires du domicile et aux déménagements hors de la province. Les non-réponses à la phase des carnets sont attribuables au fait que l'enquêté a oublié de remplir le carnet, qu'il a omis de le retourner ou que les renseignements étaient inutilisables. Pour compenser les absences de réponse, les véhicules comptabilisés doivent représenter un nombre plus élevé de véhicules que le nombre prévu dans le plan de sondage; la pondération de l'échantillon s'en trouve donc accrue.

TEXT TABLE I. Survey Response Rates and Eligibility Rates(1)

TABLEAU EXPLICATIF I. Taux de renvoi et d'admissibilité(1)

Province	Telephone interview attempts	Telephone interviews completed	Telephone interview response rate	
	Interviews téléphoniques tentées	Interviews téléphoniques réalisées	Taux de réponse aux interviews téléphoniques	
	No. - nbre		%	
Newfoundland - Terre-Neuve	491	358	72.9	
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	543	392	72.2	
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	482	368	76.4	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	491	354	72.1	
Québec	649	478	73.7	
Ontario	316	207	65.5	
Manitoba	412	336	81.6	
Saskatchewan	447	340	76.1	
Alberta	427	344	80.6	
British Columbia - Colombie-Britannique	455	318	69.9	
CANADA	4,713	3,495	74.2	
	Vehicles eligible for survey	Eligibility rate	Usable diaries returned	Diary response rate
	Véhicules admissibles à l'enquête	Taux d'admissibilité	Carnets renvoyés exploitables	Taux de réponse aux carnets
	No. - nbre	%	No. - nbre	%
Newfoundland - Terre-Neuve	288	80.5	190	66.0
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	296	75.5	197	66.6
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	291	79.1	223	76.6
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	284	80.2	201	70.8
Québec	301	63.0	222	73.8
Ontario	170	82.1	104	61.2
Manitoba	304	60.7	217	71.4
Saskatchewan	290	85.3	219	75.5
Alberta	294	85.5	219	74.5
British Columbia - Colombie-Britannique	297	93.4	208	70.0
CANADA	2,815	80.5	2,000	71.1

If non-respondents differ from respondents on automobile usage characteristics, survey estimates will be biased. In order to decrease the effect of a possible non-response bias, the sampling weight adjustments are conducted at the stratum level.

Imputation

Imputation is used at two points in the processing of the data in order to keep diaries that would otherwise have to be discarded. For an individual purchase, the price per litre may be imputed where it is not given. In these cases, the average price per litre in that province for that type of fuel, as obtained from all other purchases in the same month, is used to complete the information. This procedure was used in less than 1% of all purchases.

In 13.4% of all diaries, there was not enough information given to calculate the amount of fuel consumed. The basic requirement is two fillups with at least 200 kilometres between the first and last fillup. If the diary does not meet this requirement but is otherwise valid, the amount of fuel consumed is estimated using a regression model with the distance travelled and the weight of the vehicle as predictor variables.

Other Non-sampling Errors

Estimates of total vehicles are based on the provincial motor vehicle registration files, and are subject to fluctuations in the number of records on these files. Although efforts are made to ensure that the files obtained from the provinces are as complete and up to date as possible, some fluctuations from quarter to quarter still occur. These fluctuations are not reflected in the alphabetic indicators of sampling variability. Estimates of the total vehicles, total distance driven, and total fuel consumed should thus be viewed with some caution. Estimates of rates and averages, however, are much less subject to these fluctuations.

Si les caractéristiques des non-répondants diffèrent de celles des répondants quant à l'utilisation de leur véhicule, les estimations seront biaisées. Pour réduire l'effet d'un éventuel biais de non-réponse, on corrige la pondération de l'échantillon au niveau de la strate.

Imputation

L'imputation est appliquée dans deux cas lors du traitement des données pour nous permettre de conserver des carnets qui auraient dû être éliminés autrement. Pour tout achat le prix au litre peut être imputé lorsqu'il n'a pas été indiqué. Dans ce cas, le prix moyen du litre de ce type de carburant dans la province, calculé en fonction de tous les autres achats au cours du même mois, remplace le prix omis dans le carnet. Cette méthode d'imputation a été appliquée pour moins de 1% des achats.

Un total de 13.4% de tous les carnets ne renfermaient pas suffisamment de renseignements pour calculer la quantité de carburant consommé. Les répondants devaient en effet avoir fait deux fois le plein à au moins 200 kilomètres d'intervalle. Si ce critère n'était pas respecté dans un carnet autrement valide, la consommation était estimée à partir d'un modèle de régression reposant sur la distance parcourue et le poids du véhicule comme variables de prévision.

D'autres erreurs d'observation

Les estimations du nombre total de véhicules sont basées sur les dossiers d'immatriculation provinciaux des véhicules automobiles, et peuvent varier selon les fluctuations du nombre de dossiers de ces fichiers. Bien que l'on ait fait tous les efforts possibles pour s'assurer que les fichiers obtenus des provinces soient aussi complets et à jour que possible, il peut se produire quand même des fluctuations d'un trimestre à l'autre. Ces fluctuations ne se traduisent pas dans les indicateurs alphabétiques de la variance d'échantillonnage. Les estimations du nombre total de véhicules, de la distance totale parcourue et de la consommation totale de carburant doivent donc être considérées avec une certaine prudence. Les estimations des taux et des moyennes, toutefois, sont beaucoup moins sujettes à ces fluctuations.



STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA



1010550915