



# Service Bulletin

## Culture Statistics

Education, Science and Culture Division

# Bulletin de service

## Statistiques de la culture

Division de l'éducation, des sciences et de la culture

Vol. 3, No. 7

### TRAVEL TO WORK, NOVEMBER 1979

The November 1979 survey, sponsored by Transport Canada, the Department of Energy, Mines and Resources and Statistics Canada was the seventh in an annual series of fall surveys undertaken by Statistics Canada as a supplement to the Labour Force Survey. This Service Bulletin contains four tables comparing main findings in 1979 with those of previous years. More details on the surveys for the years 1973-1977, together with copies of questionnaires, information on survey methodology and definitions, may be obtained from Catalogue 87-502, Travel to Work, 1973-1977.

Estimates from the November 1979 survey indicate that there were 6.6 million persons travelling to work in 5.5 million automobiles. There were also 1.3 million persons who rode to work by public transportation. A further 1.0 million commuters walked to work or used other means of transportation such as a taxi, a motorcycle or a bicycle. In addition to these 8.9 million commuters, there were 1.6 million other employed persons in Canada in November 1979. Of these, 0.9 million reported that they travelled zero miles to work each day and 0.7 million indicated that the distance to work varied from day to day.

Vol. 3, n° 7

### ENQUÊTE SUR LES DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL, NOVEMBRE 1979

L'enquête de novembre 1979, parrainée par Transports Canada, le ministère de l'Énergie, des mines et des ressources et Statistique Canada, est la septième d'une série annuelle d'enquêtes effectuées à l'automne par Statistique Canada dans le cadre de l'enquête sur la population active. Le présent Bulletin de service contient quatre tableaux qui établissent une comparaison entre les principaux résultats de l'enquête de 1979 et ceux qui ont été obtenus les années précédentes. Consultez la publication Déplacements entre le domicile et le lieu de travail, 1973-1977 (n° 87-502 au catalogue) pour obtenir plus de détails sur les enquêtes réalisées de 1973-1977 ainsi que des exemplaires des questionnaires, des renseignements sur la méthodologie de l'enquête et des définitions.

Les estimations de l'enquête de novembre 1979 révèlent que 6.6 millions de personnes se rendaient à leur travail, utilisant 5.5 millions d'automobiles. De plus, 1.3 million de personnes empruntaient les transports en commun. Un million de navetteurs se rendaient au travail à pied ou utilisaient d'autres moyens de transport comme un taxi, une motocyclette ou une bicyclette. Outre ces 8.9 millions de navetteurs, il y avait 1.6 million d'autres personnes occupées au Canada en novembre 1979. De ce nombre, 0.9 million ont déclaré qu'elles parcouraient zéro mille pour se rendre à leur travail chaque jour et 0.7 million ont indiqué que la distance qu'elles parcouraient variait d'un jour à l'autre.

September 1980  
4-2209-506Septembre 1980  
4-2209-506

The proportions of commuters using each major mode of transportation changed little between 1973 and 1979, with consistently close to 74% riding by automobile, 15% using public transportation and 10% walking. For 10 selected large census metropolitan areas (CMA's) the modal split in November 1979 was not dramatically different from the five preceding years at 66% for automobile riders, 25% for public transportation users and 8% for walkers. The CMA's recording the highest rates of public transportation usage were Toronto (31%), Ottawa-Hull (28%), Montréal (27%) and Winnipeg (26%). Of the 10 largest CMA's Québec at 81% and Hamilton at 79% had the largest proportions of automobile riders. The smaller CMA's and other areas of Canada recorded automobile ridership at 80% or more.

Despite the consistency in the modal split proportions over the last few years, the increase in the number of commuters has been accounted for almost entirely by those persons who drive alone in their cars (up 16% between 1976 and 1979). The total number of commuters increased by 9% between 1976 and 1979, while the number using automobiles was up 12% during the same time period, and the number using public transportation was virtually unchanged.

The most dramatic change in commuting habits identified from Travel to Work surveys over the past four years has been in the size of automobile driven to work. Whereas the total number of private automobiles reported as driven to work in the survey week in November 1979 had risen by 4% from the previous year and by 12% from 1976, the largest automobiles (size group 4 - formerly identified as standard), had declined by 13% in one year and 34% since November 1976. The use of all other types of private vehicles increased absolutely as well as relatively, with the use of the smaller sizes 3, 2 and 1 in November 1979 all exceeding size 4, which had been the most popular size as recently as November 1976.

Questions on this release and the Travel to Work Survey program should be directed to Janice Ife, Travel, Tourism and Recreation Section, telephone (613) 995-9689.

Les proportions de navetteurs utilisant chaque principal moyen de transport n'ont pas beaucoup changé entre 1973 et 1979. En effet, près de 74 % des navetteurs utilisaient une automobile, 15 % empruntaient les transports en commun et 10 % se rendaient au travail à pied. Pour 10 grandes régions métropolitaines de recensement (RMR) choisies, la répartition, des moyens de transport utilisés en novembre 1979 n'était pas très différente par rapport aux cinq années précédentes: 66 % des navetteurs utilisaient une automobile, 25 % empruntaient les transports en commun et 8 % marchaient. Les RMR dans lesquelles les taux d'utilisation des transports en commun étaient le plus élevés sont Toronto (31 %), Ottawa-Hull (28 %), Montréal (27 %) et Winnipeg (26 %). Parmi les 10 RMR les plus importantes, Québec (81 %) et Hamilton (79 %) affichaient les plus fortes proportions de navetteurs utilisant une automobile. Dans les RMR moins importantes et les autres régions du Canada 80 % ou plus des navetteurs se rendaient au travail en automobile.

Même si la répartition proportionnelle des moyens de transport est demeurée constante au cours des dernières années, l'augmentation du nombre de navetteurs qui ont voyagé seuls dans leur automobile (hausse de 16 % entre 1976 et 1979). Entre 1976 et 1979, le nombre total de navetteurs s'est accru de 9 % alors que le nombre de personnes utilisant l'automobile a augmenté de 12 %. Le nombre de personnes utilisant les transports en commun n'a, pour sa part, presque pas varié au cours de cette période.

Depuis les quatre dernières années, les changements les plus radicaux dans les habitudes de déplacements observés dans les enquêtes se situent sur le plan de la taille de l'automobile utilisée pour se rendre au travail. Alors que le nombre total de voitures particulières utilisées au cours de la semaine d'enquête de novembre 1979 a grimpé de 4 % par rapport à l'année précédente et de 12 % par rapport à 1976, le nombre de grosses voitures (groupe de taille 4 - qu'on appelait auparavant les voitures "ordinaires") a diminué de 13 % en un an et de 34 % depuis novembre 1976. L'utilisation de tous les autres genres de voitures particulières a augmenté tant en chiffres absolus qu'en chiffres relatifs, l'utilisation des voitures des tailles 3, 2 et 1 en novembre 1979 dépassant dans chaque cas celle des voitures de taille 4, taille la plus populaire en novembre 1976.

Si vous avez des questions à poser au sujet de ce bulletin ou du programme d'enquêtes sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, veuillez les adresser à Janice Ife, Section des voyages, du tourisme et des loisirs, téléphone (613) 995-9689.

TABLE 1. Method of Transportation of Commuters, 1973-1979

TABLEAU 1. Moyen de transport des navetteurs, 1973-1979

Primary method of transportation Principal moyen de transport	November 1973(1)	November 1974(1)	October 1975(1)	November 1976	November 1977	November 1978	November 1979
	Novembre 1973(1)	Novembre 1974(1)	Octobre 1975(1)	Novembre 1976	Novembre 1977	Novembre 1978	Novembre 1979
thousands of employed persons - milliers de personnes occupées							
Driving alone - Seul en automobile	3,856	3,989	4,214	4,000	4,233	4,479	4,634
Driving with passenger(s) - En automobile avec passager(s)	688	741	722	638	581	619	661
Riding as a passenger - En automobile à titre de passager	1,005	1,047	1,044	1,022	1,010	1,051	1,102
Shared driving - À partagé la conduite	(2)	(2)	(2)	178	170	151	158
<u>Total, automobile(3)</u>	5,549	5,777	5,980	5,846	5,994	6,299	6,555
Bus, streetcar, subway - Autobus, tramway, métro	1,228	1,201	1,173	1,261	1,185	1,250	1,269
Commuter train - Train de banlieue	29	39	37	41	37	40	32
<u>Public transportation - Total - Transports en commun</u>	1,257	1,240	1,210	1,302	1,222	1,290	1,301
Walking - À pied	659	699	646	839	863	844	884
Other transportation(4) - Autre moyen de transport(4)	186	154	166	194	147	163	174
<u>Commuters - Total - Navetteurs</u>	7,653	7,871	8,002	8,181	8,226	8,596	8,914
Non-commuters(5) - Non-navetteurs(5)	1,195	1,350	1,430	1,410	1,605	1,605	1,603
<u>EMPLOYED - TOTAL - PERSONNES OCCUPÉES</u>	8,848	9,221	9,432	9,592	9,830	10,201	10,516
per cent of commuters - pourcentage des navetteurs							
Driving alone - Seul en automobile	50	51	53	49	51	52	52
Driving with passenger(s) - En automobile avec passager(s)	9	9	9	8	7	7	7
Riding as a passenger - En automobile à titre de passager	13	13	13	12	12	12	12
Shared driving - À partagé la conduite	(2)	(2)	(2)	2	2	2	2
<u>Total, automobile(3)</u>	73	73	75	71	73	73	74
<u>Public transportation - Total - Transports en commun</u>	16	16	15	16	15	15	15
Walking - À pied	9	9	8	10	10	10	10
Other transportation(4) - Autre moyen de transport(4)	2	2	2	2	2	2	2
<u>COMMUTERS - TOTAL - NAVETTEURS</u>	100	100	100	100	100	100	100

(1) Comparison with data prior to 1976 should be made with caution in view of some changes made to the questionnaire in that year.

(1) La comparaison des données précédant l'année 1976 doit être faite sous toutes réserves en raison des modifications apportées au questionnaire en 1976.

(2) "Shared driving" not a category in questionnaires before 1976.

(2) "A partagé la conduite" ne figurait pas aux questionnaires avant 1976.

(3) Automobile includes cars, station wagons, vans, campers, trucks, etc.

(3) Les automobiles comprennent les voitures particulières ordinaires, les familiales, les fourgonnettes de camping, les camions, etc.

(4) Consists of persons reporting taxi, motorcycle, bicycle and "other" and from 1973-1976 also includes those reporting "don't know", a category omitted in subsequent questionnaires.

(4) Comprend les personnes qui ont déclaré se déplacer en taxi, en motocyclette, en bicyclette ou "autre" et de 1973-1976 comprend aussi les personnes qui ont déclaré "ne sait pas", une catégorie qui ne figurait pas au questionnaire des années suivantes.

(5) Persons reporting zero miles to work. For 1976-1979 also includes persons indicating distance "varies from day to day" and for 1973-1975 includes persons on temporary lay-off up to 30 days.

(5) Personnes n'ayant pas à se déplacer pour se rendre au travail. En 1976-1979 comprend également les personnes ayant indiqué que la distance "varie d'un jour à l'autre" et, en 1973-1975, comprend aussi les personnes qui ont été mises à pied de façon temporaire, soit jusqu'à concurrence de 30 jours.

TABLE 2. Primary Method of Transportation of Commuters, Canada and Provinces, 1976-1979

TABLEAU 2. Principal moyen de transport des navetteurs, Canada et provinces, 1976-1979

Province	Nombre total de navetteurs	Automobile(1)			Riding as a pas- senger(2)	Total	Public transpor- tation	Walking
		Driving alone	Driving with pas- senger(s)	Seul en automobile				
		En automobile avec passager(s)	En automobile à titre de passager(2)					
'000      per cent of commuters(3) - pourcentage des navetteurs(3)								
<u>CANADA</u>								
	1979	8,914	100	52	7	14	74	15
	1978	8,596	100	52	7	14	73	15
	1977	8,226	100	51	7	14	73	15
	1976	8,181	100	49	8	15	71	16
Newfoundland - Terre- Neuve	1979	147	100	46	10	24	80	(4)
	1978	145	100	44	10	27	81	(4)
	1977	142	100	46	9	23	78	(4)
	1976	136	100	46	10	23	79	4(5)
Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard	1979	36	100	53	11(5)	19	86	(4)
	1978	34	100	56	(4)	20	85	(4)
	1977	33	100	52	9(5)	21	85	(4)
	1976	35	100	49	11(5)	20	80	(4)
Nova Scotia - Nouvelle- Écosse	1979	277	100	49	10	22	81	5
	1978	272	100	49	9	22	80	6
	1977	253	100	47	9	20	77	6
	1976	254	100	45	9	21	76	6
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1979	215	100	53	10	20	84	(4)
	1978	214	100	52	9	24	85	2(5)
	1977	196	100	48	10	22	82	3(5)
	1976	199	100	47	11	23	81	(4)
Québec	1979	2,306	100	48	7	16	72	15
	1978	2,208	100	47	8	14	69	18
	1977	2,117	100	47	7	15	68	18
	1976	2,116	100	44	7	15	66	20
Ontario	1979	3,514	100	52	7	13	71	18
	1978	3,429	100	53	7	13	73	17
	1977	3,296	100	51	7	14	72	17
	1976	3,226	100	49	7	14	71	18
Manitoba	1979	372	100	47	8	13	69	19
	1978	365	100	49	8	13	70	18
	1977	353	100	49	8	12	70	18
	1976	359	100	46	8	14	68	17
Saskatchewan	1979	290	100	56	11	15	81	6
	1978	280	100	59	7	14	79	5
	1977	276	100	57	8	14	79	5
	1976	272	100	53	8	17	78	6(5)
Alberta	1979	776	100	57	7	11	76	13
	1978	713	100	57	7	11	74	15
	1977	675	100	56	8	12	76	13
	1976	678	100	53	9	12	75	14
British Columbia - Colombie-Britannique	1979	981	100	60	6	12	77	11
	1978	936	100	59	7	12	78	11
	1977	884	100	61	6	13	79	11
	1976	907	100	58	8	12	78	11

(1) Automobile includes cars, station wagons, vans, campers, trucks, etc.

(1) Les automobiles comprennent les voitures particulières ordinaires, les familiales, les fourgonnettes, les camionnettes de camping, les camions, etc.

(2) Includes commuters who reported that they "shared the driving".

(2) Comprend les navetteurs qui ont déclaré avoir "partagé la conduite avec quelqu'un d'autre".

(3) Percentages do not add to 100 because commuters reporting taxi, motorcycle, bicycle and other are not itemized.

(3) La somme des pourcentages ne correspond pas à 100 parce que les navetteurs se déplaçant en taxi, en motocyclette, en bicyclette ou autre ne sont pas indiqués séparément.

(4) Sampling variability so high as to prohibit release; greater than 25.0% at one standard deviation.

(4) La variabilité d'échantillonnage est trop élevée pour permettre la publication des données; elle est supérieure à 25.0 % de l'estimation correspondant à un écart-type.

(5) Figures should be viewed with caution.

(5) Chiffres à considérer avec circonspection.

TABLE 3. Primary Method of Transportation of Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, 1976-1979

TABLEAU 3. Principal moyen de transport des navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, 1976-1979

Selected census metropolitan areas	Nombre total de navetteurs	Automobile(1)			Total	Public transportation	Walking à pied		
		Driving alone	Driving with passenger(s)	Riding as a passenger(2)					
		Seul en automobile	En automobile avec passager(s)	En automobile à titre de passager(2)					
'000		per cent of commuters(3) — pourcentage des navetteurs(3)							
Halifax	1979	100	100	43	(4)	18(5)	70	14(5)	14(5)
	1978	98	100	42	(4)	19(5)	70	15(5)	15(5)
	1977	90	100	41	(4)	17(5)	66	16(5)	17(5)
	1976	95	100	39	9(5)	19(5)	67	14(5)	16(5)
Québec	1979	181	100	58	(4)	15(5)	81	(4)	(4)
	1978	185	100	53	(4)	15(5)	77	12(5)	(4)
	1977	170	100	47	(4)	18(5)	72	15(5)	(4)
	1976	196	100	49	(4)	14(5)	70	15(5)	14(5)
Montréal	1979	1,159	100	44	7	13	64	27	9
	1978	1,110	100	42	7	11	59	31	10
	1977	1,089	100	42	5	12	59	31	9
	1976	1,102	100	40	6	11	57	32	10
Ottawa-Hull	1979	290	100	39	(4)	13(5)	60	28	11(5)
	1978	294	100	42	(4)	13(5)	63	25	11(5)
	1977	290	100	41	(4)	12(5)	60	27	12(5)
	1976	289	100	35	8(5)	17(5)	60	28	10(5)
Toronto	1979	1,380	100	44	7	10	61	31	7
	1978	1,319	100	46	6	10	62	31	7
	1977	1,227	100	47	6	10	63	29	7
	1976	1,221	100	44	6	9	60	32	6
Hamilton	1979	226	100	60	(4)	12(5)	79	14(5)	(4)
	1978	212	100	60	(4)	14(5)	79	12(5)	(4)
	1977	217	100	56	(4)	(4)	74	16(5)	(4)
	1976	206	100	53	(4)	15(5)	74	16(5)	(4)
Winnipeg	1979	250	100	45	8	12	65	26	7(5)
	1978	252	100	46	9	13	67	25	8(5)
	1977	243	100	47	8	12	67	25	7(5)
	1976	245	100	44	9	13	67	24	9
Calgary(6)	1979	235	100	54	7(5)	11	72	19	8(5)
	1978	221	100	58	6(5)	9(5)	72	22	7(5)
	1977	217	100	58	7(5)	9(5)	74	18	7(5)
	1976	231	100	52	10(5)	11	73	19	6(5)
Edmonton(6)	1979	251	100	53	6(5)	11	70	20	9
	1978	242	100	53	7(5)	11	70	22	8(5)
	1977	214	100	54	8(5)	13	75	17	7(5)
	1976	243	100	51	11	12	73	16	7(5)
Vancouver	1979	517	100	60	6(5)	9	75	18	5(5)
	1978	476	100	59	6(5)	10	75	18	7(5)
	1977	466	100	60	5(5)	11	76	17	6(5)
	1976	481	100	67	7(5)	9	73	19	7(5)
All selected CMA's — Toutes les RMR choisies	1979	4,590	100	48	7	12	66	25	8
	1978	4,409	100	48	7	11	66	26	9
	1977	4,224	100	48	6	11	66	25	8
	1976	4,308	100	45	7	11	64	26	8
Other CMA's — Autres RMR	1979	986	100	57	8	15	80	8	9
	1978	957	100	59	8	16	83	8	9
	1977	922	100	57	8	18	82	8	10
	1976	921	100	56	9	18	82	9	9
All CMA's — Toutes les RMR	1979	5,575	100	50	7	12	69	22	8
	1978	5,367	100	50	7	12	69	23	9
	1977	5,145	100	50	6	12	68	22	8
	1976	5,229	100	47	7	12	67	23	8
Other areas — Autres régions	1979	3,338	100	56	8	17	81	2	13
	1978	3,229	100	56	9	18	82	3	13
	1977	3,080	100	55	9	18	81	3	15
	1976	2,952	100	53	9	19	80	3	14
CANADA	1979	8,914	100	52	7	14	74	15	10
	1978	8,596	100	52	7	14	73	15	10
	1977	8,226	100	51	7	14	73	15	10
	1976	8,181	100	49	8	15	71	16	10

(1) Automobile includes cars, station wagons, vans, campers, trucks, etc. — Les automobiles comprennent les voitures particulières ordinaires, les familiales, les fourgonnettes, les camionnettes de camping, les camions, etc.

(2) Includes commuters who reported that they "shared the driving". — Comprend les navetteurs qui ont déclaré avoir "partagé la conduite avec quelqu'un d'autre".

(3) Percentages do not add to 100 because commuters reporting taxi, motorcycle, bicycle and other are not itemized. — La somme des pourcentages ne correspond pas à 100 parce que les navetteurs se déplaçant en taxi, en motocyclette, en bicyclette ou autre ne sont pas indiqués séparément.

(4) Sampling variability so high as to prohibit release; greater than 25.0% at one standard deviation. — La variabilité d'échantillonnage est trop élevée pour permettre la publication des données; elle est supérieure à 25.0 % de l'estimation correspondant à un écart-type.

(5) Figures should be viewed with caution. — Chiffres à considérer avec circonspection.

(6) Because of increases in November 1976 in the sample size in urban areas, mainly in the province of Alberta, estimates for larger census metropolitan areas, especially Calgary and Edmonton, are based on a sample which over-represents characteristics of employed persons. Consequently, estimates for these cities in November 1976 must be interpreted with caution, particularly when making comparisons with data for other years. — En raison de l'accroissement de la taille de l'échantillon dans les régions urbaines en novembre 1976, particulièrement dans la province de l'Alberta, les estimations pour les régions métropolitaines de recensement, surtout Calgary et Edmonton, sont fondées sur un échantillon qui amplifie les caractéristiques des personnes occupées. Par conséquent, les estimations pour ces villes doivent être considérées avec circonspection, surtout lorsque des comparaisons sont faites avec les données des années précédentes.



1010481494

TABLE 4. Size of Automobile Driven to Work, Canada, Provinces and Type of Area, 1976-1979

TABLEAU 4. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, Canada, par province et certains genres de région, 1976-1979

Province or type of area	Total(1)	Size and type of automobile driven(2)					
		Taille et genre des automobiles conduites(2)			1 smallest	Other	
		4 largest	3	2			
Province ou certains genres de région							
		4 plus grande			1 plus petite	Autres	
thousands of commuters - milliers de navetteurs							
Canada	1979 5,246	815	1,198	1,309	1,125	799	
	1978 5,055	965	1,130	1,195	1,060	704	
	1977 4,802	1,082	1,053	1,092	969	605	
	1976 4,695	1,257	990	1,036	866	546	
per cent - pourcentage							
<u>CANADA</u>	1979 5,246	100	16	23	25	21	
	1978 5,055	100	19	22	24	21	
	1977 4,802	100	23	22	23	20	
	1976 4,695	100	27	21	22	18	
Newfoundland - Terre-Neuve	1979 83	100	10(3)	19	34	18	
	1978 81	100	16	20	30	19	
	1977 80	100	15	24	29	16	
	1976 77	100	21	23	23	16	
Prince Edward Island - île-du-Prince-Édouard	1979 23	100	17(3)	22	26	21(3)	
	1978 22	100	(4)	27	27	18(3)	
	1977 20	100	20(3)	25	25(3)	20(3)	
	1976 21	100	24	24	24	19(3)	
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	1979 164	100	11	20	32	21	
	1978 161	100	15	20	27	20	
	1977 146	100	16	22	26	21	
	1976 142	100	20	20	27	19	
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1979 133	100	13	22	24	20	
	1978 130	100	22	22	22	18	
	1977 116	100	22	22	22	18	
	1976 119	100	24	22	22	18	
Québec	1979 1,263	100	15	29	28	20	
	1978 1,191	100	21	27	27	18	
	1977 1,128	100	24	27	26	18	
	1976 1,080	100	28	25	25	16	
Ontario	1979 2,055	100	17	24	25	21	
	1978 2,020	100	20	23	24	20	
	1977 1,924	100	24	22	23	20	
	1976 1,844	100	30	21	22	18	
Manitoba	1979 203	100	21	22	24	17	
	1978 206	100	22	22	21	17	
	1977 199	100	27	20	21	16	
	1976 195	100	32	21	21	15	
Saskatchewan	1979 190	100	21	22	17	16	
	1978 182	100	21	20	19	16	
	1977 181	100	25	21	15	18	
	1976 172	100	33	21	16	10	
Alberta	1979 485	100	18	18	20	18	
	1978 444	100	19	19	18	20	
	1977 422	100	24	19	17	18	
	1976 430	100	26	18	18	17	
British Columbia - Colombie-Britannique	1979 640	100	11	13	21	34	
	1978 617	100	12	14	21	33	
	1977 585	100	16	14	20	29	
	1976 612	100	16	16	21	28	
Selected CMA's(5) - RMR choisies(5)	1979 2,446	100	15	24	28	25	
	1978 2,347	100	18	24	26	24	
	1977 2,256	100	22	23	26	22	
	1976 2,253	100	26	22	24	20	
Other CMA's - Autres RMR	1979 634	100	15	23	25	23	
	1978 631	100	20	22	24	22	
	1977 590	100	24	23	22	22	
	1976 595	100	30	22	20	19	
Other areas - Autres régions	1979 2,144	100	17	21	22	18	
	1978 2,077	100	20	21	21	18	
	1977 1,956	100	23	21	20	18	
	1976 1,847	100	26	20	20	16	

(1) Consists only of the commuters who indicated driving alone, driving with passengers or sharing the driving and excludes the commuters who rode as passengers or for whom the make and model of car driven to work could not be obtained. — Comprend seulement les navetteurs qui ont déclaré conduire sans passagers, conduire avec des passagers et partager la conduite, mais ne comprend pas les navetteurs qui étaient passager dans une voiture ou pour lesquels les renseignements sur la marque et le modèle de l'automobile utilisée pour se rendre au travail n'ont pu être obtenus.

(2) Persons interviewed in the survey who indicated that they drove an automobile were asked to state the make and model of the vehicle that they used.

The criteria used in this classification of models by year were as follows: 1. Less than 3,000 pounds in weight, wheelbase under 100 inches.

2. Weight 3,000-3,499 pounds, wheelbase 100 inches but less than 108 inches. 3. Weight of 3,500-4,199 pounds, wheelbase 108 inches but less than 119 inches. 4. Weight of 4,200 pounds or more, wheelbase 119 inches and over. Other. Vans, campers, trucks and other privately owned motorized transportation, with four or more wheels. — On a demandé aux répondants ayant déclaré qu'ils conduisaient leur voiture pour se rendre au travail d'en préciser la marque et le modèle. Les critères utilisés pour le classement des modèles selon l'année étaient les suivants: 1. Poids de moins de 3,000 livres, empattement de moins de 100 pouces. 2. Poids de 3,000-3,499 livres, empattement de 100 pouces ou plus, mais de moins de 108 pouces. 3. Poids de 3,500-4,199 livres, empattement de 108 pouces ou plus, mais de moins de 119 pouces. 4. Poids de 4,200 livres ou plus, empattement de 119 pouces ou plus. Autres. Fourgonnettes, camionnettes de camping, camions et autres véhicules motorisés à quatre roues ou plus appartenant à des particuliers.

(3) Figures should be viewed with caution. — Chiffres à considérer avec circonspection.

(4) Sampling variability so high as to prohibit release; greater than 25.0% at one standard deviation. — La variabilité d'échantillonnage est trop élevée pour permettre la publication des données; elle est supérieure à 25.0 % de l'estimation correspondant à un écart-type.

(5) Consists of Halifax, Québec, Montréal, Ottawa-Hull, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton and Vancouver. — Comprend Halifax, Québec, Montréal, Ottawa-Hull, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.