

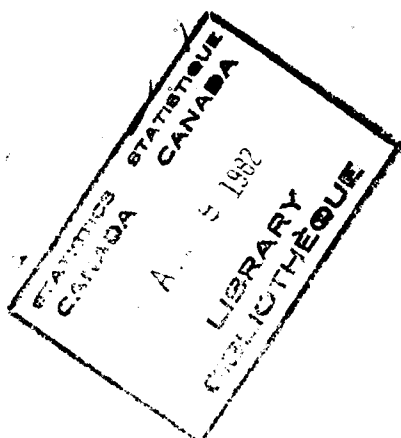
A.7.

Travel to work

Déplacements entre le domicile et le lieu de travail

1976-1980

1976-1980



Note

This and other government publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores or by mail order.

Mail orders should be sent to Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0V7, or to Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, K1A 0S9.

Inquiries about this publication should be addressed to:

Travel, Tourism and Recreation Section,
Education, Science and Culture Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0Z5 (telephone: 995-9689) or to a local Advisory Services office:

| | |
|--------------------|------------|
| St. John's (Nfld.) | (737-4073) |
| Halifax | (426-5331) |
| Montréal | (283-5725) |
| Ottawa | (992-4734) |
| Toronto | (966-6586) |
| Winnipeg | (949-4020) |
| Regina | (359-5405) |
| Edmonton | (420-3027) |
| Vancouver | (666-3695) |

Toll-free access to the regional statistical information service is provided in Nova Scotia, New Brunswick, and Prince Edward Island by telephoning 1-800-565-7192. Throughout Saskatchewan, the Regina office can be reached by dialing 1(112)800-667-3524, and throughout Alberta, the Edmonton office can be reached by dialing 1-800-222-6400.

Nota

On peut se procurer cette publication, ainsi que toutes les publications du gouvernement du Canada, auprès des agents autorisés locaux, dans les librairies ordinaires ou par la poste.

Les commandes par la poste devront parvenir à Ventes et services de publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0V7, ou à Imprimerie et édition, Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, K1A 0S9.

Toutes demandes de renseignements sur la présente publication doivent être adressées à:

Section des voyages, du tourisme et des loisirs,
Division de l'éducation, des sciences et de la culture,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0Z5 (téléphone: 995-9689) ou à un bureau local des Services consultatifs situé aux endroits suivants:

| | |
|--------------------|------------|
| St. John's (T.-N.) | (737-4073) |
| Halifax | (426-5331) |
| Montréal | (283-5725) |
| Ottawa | (992-4734) |
| Toronto | (966-6586) |
| Winnipeg | (949-4020) |
| Regina | (359-5405) |
| Edmonton | (420-3027) |
| Vancouver | (666-3695) |

On peut obtenir une communication gratuite avec le service régional d'information statistique de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard en composant 1-800-565-7192. En Saskatchewan, on peut communiquer avec le bureau régional de Regina en composant 1(112)800-667-3524, et en Alberta, avec le bureau d'Edmonton au numéro 1-800-222-6400.

Catalogue

87-503

Occasional

Travel to Work

1976-1980

[ERRATA]

Page 7, Highlights (last paragraph)

70 and 70% should read 70% and 75%

Page 27, Table 7

Total commuters, Ottawa-Hull, 1978:
234 thousands should read 294 thousands

Pages 32 and 33, Table 10

Commuters, Distance to work 6-12 miles,
Nova Scotia, 1980:
33 thousands and 12 per cent should
read 58 thousands and 21 per cent

Commuters, Distance to work 6-12 miles,
New-Brunswick, 1980:
26 thousands and 12 per cent should
read 47 thousands and 22 per cent

Page 34, Table 11

Commuters, Distance to work 13 and
more miles, Toronto, 1980:
337 thousands should read 347 thousands

Total commuters, Other areas, 1979:
4,357 thousands should read 4,324
thousands

Commuters, Less than 1 mile, Canada, 1978;
1,110 thousands should read 1,010
thousands

Catalogue

87-503

Hors série

Déplacements entre le domicile et le lieu
de travail

1976-1980

ERRATA

Page 7, Faits saillants (dernier paragraphe)

70 et 70% doit se lire 70% et 75%

Page 27, Tableau 7

Total navatteurs, Ottawa-Hull, 1978:
234 milliers doit se lire 294 milliers

Pages 32 et 33, Tableau 10

Navatteurs, Distance parcourue 6-12 milles,
Nouvelle-Ecosse, 1980:
33 milliers et 12 pourcentage doivent se
lire 58 milliers et 21 pourcentage

Navatteurs, Distance parcourue 6-12 milles,
Nouveau-Brunswick, 1980:
26 milliers et 12 pourcentage doivent se
lire 47 milliers et 22 pourcentage

Page 34, Tableau 11

Navatteurs, Distance parcourue 13 et plus
de milles, Toronto, 1980:
337 milliers doit se lire 347 milliers

Total navatteurs, Autres régions, 1979:
4,357 milliers doit se lire 4,324 milliers

Navatteurs, moins de 1 mille, Canada, 1978;
1,110 milliers doit se lire 1,010 milliers

Page 39, Table 14

Commuters, Time to work, 33 and more minutes, Halifax 1979:
18⁵ per cent should read 10⁵ per cent

Commuters, Time to work, 23-32 minutes, Montréal, 1979:
29 per cent should read 23 per cent

Page 40, Table 15

Automobiles, Size 4, Canada, 1978:
1,965 thousands should read
965 thousands

Automobiles, Size 2, Québec, 1980:
273 thousands should read 373
thousands

Page 42, Table 16

Automobiles, Size 4, Montréal, 1980:
52 thousands should read 62 thousands

Automobiles, Other, Calgary, 1976:
205 thousands should read 27 thousands

Automobiles, Size 1, Other areas, 1980:
464 thousands should read 425 thousands

Automobiles, Size 3, Canada, 1977:
1,023 thousands should read 1,053
thousands

Page 45, Table 18

Total Commuters, Male, Professional,
technical:
343 thousands should read 1,343
thousands

Page 39, Tableau 14

Navatteurs, Durée du déplacement, 33 et plus de minutes, Halifax 1979:
18⁵ pourcentage doit se lire 10⁵ pourcentage

Navatteurs, Durée du déplacement, 23-32 minutes, Montréal 1979:
29 pourcentage doit se lire 23 pourcentage

Page 40, Tableau 15

Automobiles, Taille 4, Canada, 1978:
1,965 milliers doit se lire 965 milliers

Automobiles, Taille 2, Québec, 1980:
273 milliers doit se lire 373 milliers

Page 42, Tableau 16

Automobiles, Taille 4, Montréal, 1980:
52 milliers doit se lire 62 milliers

Automobiles, Autre, Calgary, 1976:
205 milliers doit se lire 27 milliers

Automobiles, Taille 1, Autres régions, 1980:
464 milliers doit se lire 425 milliers

Automobiles, Taille 3, Canada, 1977:
1,023 milliers doit se lire 1,053 milliers.

Page 45, Tableau 18

Total navatteur, Hommes, Professionnel,
technique:
343 milliers doit se lire 1,343 milliers

Statistics Canada
Education, Science and Culture
Division
Travel, Tourism and Recreation Section

Travel to work

1976-1980

Published under the authority 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 1982

March 1982
4-2202-503

Price: Canada, \$6.00
Other Countries, \$7.20

Catalogue 87-503

ISBN 0-660-50621-1

Ottawa

Statistique Canada
Division de l'éducation, des sciences et
de la culture
Section des voyages, du tourisme
et des loisirs

Déplacements entre le domicile et le lieu de travail

1976-1980

Publication autorisée par
le ministre des Approvisionnements et
Services Canada

Reproduction ou citation autorisée sous réserve
d'indication de la source: Statistique Canada

© Ministre des Approvisionnements
et Services Canada 1982

Mars 1982
4-2202-503

Prix: Canada, \$6.00
Autres pays, \$7.20

Catalogue 87-503

ISBN 0-660-50621-1

Ottawa

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

. . figures not available.

. . . figures not appropriate or not applicable.

– nil or zero.

- - amount too small to be expressed.

P preliminary figures.

† revised figures.

x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada:

. . nombres indisponibles.

. . . n'ayant pas lieu de figurer.

– néant ou zéro.

- - nombres infimes.

P nombres provisoires.

† nombres rectifiés.

x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

Table of Contents

| | Page |
|---|------|
| Highlights | 7 |
| Introduction | 9 |
| Method of Transportation | 9 |
| Distance and Time To Work | 14 |
| Size of Automobile | 15 |
| Socio-economic Characteristics of Commuters | 16 |

Figure

| | |
|--|----|
| I. Method of Transportation of Commuters, Month of November 1976-1980 | 10 |
| II. Percentage of Commuters Using Automobiles and Public Transportation, Canada, Provinces and Selected Census Metropolitan Areas, November 1980 | 11 |
| III. Primary Method of Transportation of Commuters, According to Perceived Availability of Public Transportation, Canada, November 1980 | 12 |
| IV. Primary Method of Transportation of Commuters, According to Automobile Availability, Canada, November 1980 | 13 |
| V. Percentage Changes in Sizes of Automobile Driven to Work, Canada, November 1976-1980 | 16 |
| VI. Age Group and Sex Distribution of Commuters Using Automobiles or Public Transportation, Canada, November 1980 | 17 |

Table

Method of Transportation

| | |
|--|----|
| 1. Primary Method of Transportation of Commuters, Canada, November 1976-1980 | 19 |
| 2. Primary Method of Transportation of Commuters, Canada and Provinces, November 1976-1980 | 20 |
| 3. Primary Method of Transportation of Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980 | 22 |

Table des matières

| | Page |
|---|------|
| Faits saillants | 7 |
| Introduction | 9 |
| Moyen de transport | 9 |
| Distance parcourue pour se rendre au travail et durée du trajet | 14 |
| Taille des automobiles | 15 |
| Caractéristiques socio-économiques des navetteurs | 16 |

Figure

| | |
|---|----|
| I. Moyen de transport des navetteurs, mois de novembre 1976-1980 | 10 |
| II. Pourcentage des navetteurs utilisant une automobile et les transports en commun, Canada, provinces et certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1980 | 11 |
| III. Principal moyen de transport des navetteurs suivant l'accessibilité des transports en commun, Canada, novembre 1980 | 12 |
| IV. Principal moyen de transport des navetteurs suivant la disponibilité d'une automobile, Canada, novembre 1980 | 13 |
| V. Variation en pourcentage de la taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, Canada, novembre 1976-1980 | 16 |
| VI. Répartition par groupe d'âge et par sexe des navetteurs, selon qu'ils utilisent une automobile ou les transports en commun, Canada, novembre 1980 | 17 |

Tableau

Moyen de transport

| | |
|--|----|
| 1. Principal moyen de transport des navetteurs, Canada, novembre 1976-1980 | 19 |
| 2. Principal moyen de transport des navetteurs, Canada et provinces, novembre 1976-1980 | 20 |
| 3. Principal moyen de transport des navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980 | 22 |

TABLE OF CONTENTS – Continued

TABLE DES MATIÈRES – suite

| Table | Page |
|--|------|
| Method of Transportation – Concluded | |
| 4. Perceived Availability and Use of Public Transportation by Commuters, Canada and Provinces, November 1977-1980 | 24 |
| 5. Perceived Availability and Use of Public Transportation by Commuters, Selected Metropolitan Areas, November 1977-1980 | 25 |
| 6. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Canada and Provinces, November 1976-1980 | 26 |
| 7. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980 | 27 |
| 8. Availability of Public Transportation to Automobile Users and Availability of Automobiles to Users of Public Transportation, Selected Census Metropolitan Areas, November 1977-1980 | 30 |

Distance and Time to Work

| | |
|---|----|
| 9. Distribution of Commuters by Distance to Work and Primary Method of Transportation, Canada and Area Types, November 1980 | 31 |
| 10. Distribution of Commuters by Distance to Work, Canada and Provinces, November 1976-1980 | 32 |
| 11. Distribution of Commuters by Distance to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980 | 34 |
| 12. Distribution of Commuters by Time to Work and Primary Method of Transportation, Canada and Area Types, November 1980 | 36 |
| 13. Distribution of Commuters by Time to Work, Canada and Provinces, November 1976-1980 | 37 |
| 14. Distribution of Commuters by Time to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980 | 39 |

Size of Automobile

| | |
|---|----|
| 15. Size of Automobile Driven to Work, Canada and Provinces, November 1976-1980 | 40 |
| 16. Size of Automobile Driven to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980 | 42 |

| Tableau | Page |
|--|------|
| Moyen de transport – fin | |
| 4. Accessibilité et utilisation des transports en commun par les navetteurs, Canada et provinces, novembre 1977-1980 | 24 |
| 5. Accessibilité et utilisation des transports en commun par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977-1980 | 25 |
| 6. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, Canada et provinces, novembre 1976-1980 | 26 |
| 7. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980 | 27 |
| 8. Utilisateurs d'automobile qui ont accès aux transports en commun et usagers des transports en commun qui disposent d'une automobile, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977-1980 | 30 |

Distance parcourue pour se rendre au travail et durée du trajet

| | |
|---|----|
| 9. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail et le principal moyen de transport, Canada et certains genres de régions, novembre 1980 | 31 |
| 10. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail, Canada et provinces, novembre 1976-1980 | 32 |
| 11. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980 | 34 |
| 12. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet et le principal moyen de transport, Canada et certains genres de régions, novembre 1980 | 36 |
| 13. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet, Canada et provinces, novembre 1976-1980 | 37 |
| 14. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980 | 39 |

Taille des automobiles

| | |
|--|----|
| 15. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, Canada et provinces, novembre 1976-1980 | 40 |
| 16. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980 | 42 |

TABLE OF CONTENTS – Concluded**TABLE DES MATIÈRES – fin**

| Table | Page | Tableau | Page |
|--|-------------|---|-------------|
| Socio-economic Characteristics of Commuters | | Caractéristiques socio-économique des navetteurs | |
| 17. Age Group and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada, November 1980 | 44 | 17. Groupe d'âge et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada, novembre 1980 | 44 |
| 18. Occupational Group and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada, November 1980 | 45 | 18. Groupe professionnel et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada, novembre 1980 | 45 |
| Definitions | 47 | Définitions | 47 |
| Methodology and Questionnaires | 49 | Méthodologie et questionnaires | 49 |
| Annex | | Annexe | |
| I. Selected Supplementary Statistics | 59 | I. Statistiques supplémentaires | 59 |
| II. Alphabetical Listing and Codes for Vehicles | 63 | II. Liste alphabétique et codes des véhicules | 63 |

HIGHLIGHTS

November 1980

Public transit ridership for travel to work was estimated to have increased by 6% in 1980, whereas automobile usage was up only 4%. This is in contrast to the 1976 to 1979 period when most of the increase in commuting was accounted for by the automobile.

The proportion of commuting drivers using larger vehicles weighing 4,200 pounds or more continued to decline, down in 1980 to 13% from 27% of the total as recently as 1976. Overall this loss of larger vehicles has been replaced on the journey to work by increasing proportions of smaller cars, particularly by those weighing less than 3,000 pounds, and of other vehicles such as vans, campers and trucks.

Other estimates from the November 1980 survey indicate that there were 6.8 million persons travelling to work in 5.7 million automobiles. There were also 1.4 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 9.1 million commuters there were 1.6 million other employed persons in Canada in November 1980. Of these, 0.9 million reported that they travelled "zero" miles to work and 0.7 million indicated that the distance varied from day to day.

The proportions of commuters using each major mode have changed only slightly between 1976 and 1980, with between 70 and 70% using the automobile, with well over two thirds of these driving alone, 15% using public transit and 10% walking.

FAITS SAILLANTS

Novembre 1980

Selon les estimations, l'utilisation des transports en commun pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail a augmenté de 6% en 1980 alors que l'utilisation de l'automobile n'a augmenté que de 4%. Ces chiffres font contraste avec ceux enregistrés pour la période allant de 1976 à 1979, où l'automobile a été en grande partie responsable de l'augmentation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

La proportion de navetteurs en automobile utilisant des véhicules plus lourds que 4,200 livres ou plus a continué de diminuer, pour passer des 27% qu'elle était en 1976 à 13% en 1980. Les grosses voitures ont été remplacées par des voitures de plus petite taille, notamment de 3,000 livres ou moins ainsi que par d'autres véhicules tels que des fourgonnettes, des camionnettes de camping et des camions.

Les estimations produites à partir de l'enquête de novembre 1980 indiquent en outre qu'il y a eu 6.8 millions de personnes qui se sont déplacées pour se rendre au travail, dont 5.7 en automobile, 1.4 en transport en commun et le million restant s'était rendu au travail soit à pied, ou à l'aide d'autres moyens de transport tels que le taxi, la motocyclette ou la bicyclette.

Outre ces 9.1 millions de navetteurs, 1.6 million de personnes avaient un emploi au Canada en 1980, mais 0.9 million de ce nombre ont dit avoir "zéro" mille à parcourir pour se rendre à leur travail et 0.7 million ont déclaré que la distance à parcourir variait d'une journée à l'autre.

Les proportions des navetteurs dans les différents moyens de transport n'ont guère changé entre 1976 et 1980, les usagers de l'automobile comptant pour 70 à 75%, dont plus des deux tiers voyageant seul, les usagers des transports en commun pour 15% et les personnes se rendant à pied à leur travail pour 10%.

Introduction

Transportation and associated problems affect the environmental, social and fiscal structure of both cities and non-metropolitan areas in Canada. Although the transportation network does not exist solely to serve the daily journey to and from work (in fact, this trip as it now exists is a comparatively late development in the history of transportation), there is no doubt that this type of travel is one of the most important to Canada's nine million commuters.

The style of this daily trip has changed dramatically from the nineteenth and early twentieth centuries, when cities were much smaller in area than their present day counterparts. One reason for this "smallness" was the difficulty of moving people and goods when transportation was limited to walking or horse and wagon. Thus cities clustered around harbours with manufacturing and retailing in a central location and workers walking from nearby high-density building areas.

The development of the railway and streetcars started the process of relocating residential areas beyond the already built-up core, with people travelling in to a more central "working" area, a process furthered by the advent of the truck and automobile. Automobiles especially introduced a high level of mobility for the citizens who could afford them.

Today, land-use and trip patterns in urban areas are a consequence of the availability of relatively low-cost individualized transportation; that is, the automobile combined with government provision of streets and highways. Development also followed public transportation lines in many cities; for example Bloor Street in Toronto.

METHOD OF TRANSPORTATION

It will come as no surprise to anyone who has travelled during the "rush hour" that the automobile dominates the journey to work in Canada today. Close to three out of four commuters were travelling to work by automobile in November of 1980, with more than half of all commuters driving alone. In contrast, 15% used public transportation and a further 10% were walking to work. These proportions remained close to these levels during the five-year period 1976

Introduction

Le transport et les problèmes connexes influent sur l'environnement et la structure sociale et fiscale tant des villes que des régions métropolitaines du Canada. Bien que le navettage entre le domicile et le lieu de travail ne soit pas la seule raison de l'existence des réseaux de transport (en fait, ce genre de voyages tel qu'on le connaît actuellement est un fait relativement nouveau dans l'histoire du transport), il n'y a pas de doutes que ce genre de déplacements est l'un des plus importants pour les neuf millions de navetteurs canadiens.

Le style de ces déplacements quotidiens a considérablement changé depuis le dix-neuvième siècle et le début du vingtième. À cette époque, les villes étaient beaucoup moins étendues qu'à l'heure actuelle parce qu'il était difficile de déplacer les personnes et les biens, les seuls moyens de locomotion étant la marche ou le cheval et la charrette. Les villes se concentraient donc autour des ports; les industries manufacturières et les commerces de détail étaient groupés dans un lieu central et les travailleurs se déplaçaient à pied des quartiers résidentiels avoisinants à forte densité de population.

L'expansion des voies ferrées et des tramways a amené le déplacement des quartiers résidentiels derrière les zones déjà bâties, phénomène qui s'est accentué lors de l'avènement du camion et de l'automobile. Les gens se rendaient donc vers un "lieu de travail" plus central. L'automobile en particulier a accru la mobilité des citoyens qui pouvaient se permettre cet achat.

Aujourd'hui, les modèles d'utilisation du terrain et de déplacement découlent directement de la disponibilité des moyens de transport individualisés relativement peu coûteux: l'existence de l'automobile et la construction de rues et de routes par les administrations publiques ont augmenté les possibilités. En outre, dans bon nombre de villes, l'évolution s'est faite en fonction des voies publiques de transports; par exemple, la rue Bloor à Toronto.

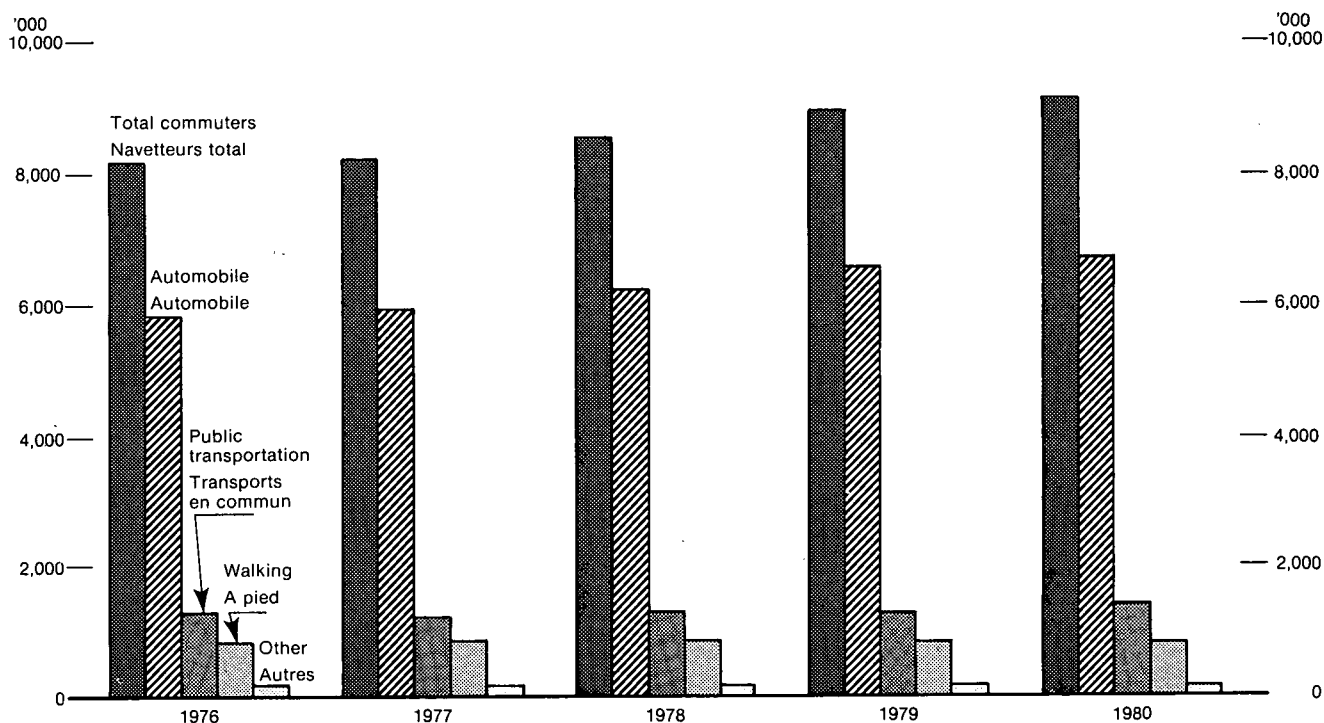
MOYENS DE TRANSPORTS

Ceux qui voyagent pendant les "heures de pointe" ne seront pas étonnés d'entendre dire que l'automobile est le principal moyen de transport des navetteurs actuellement au Canada. En novembre 1980, plus des trois quarts des navetteurs se rendaient au travail en automobile et plus de la moitié d'entre eux voyageaient seuls. Par ailleurs, 15 % utilisaient les moyens de transport en commun et 10 % se déplaçaient à pied. Ces proportions ont peu varié de 1976 à 1980, période au cours de laquelle le nombre de navetteurs a augmenté d'un peu plus

to 1980, during which time the number of commuters increased by just over one million or 12%. Between 1976 and 1979 the majority of the increase in commuting was due to increased auto use. However, public transit took a larger share of the increase between 1979 and 1980, with a 6% increase in the number of commuters reporting public transit as their mode of transportation to work. Automobile use was up 4% during that time (Table 1).

d'un million (12 %). Entre 1976 et 1979, c'est l'automobile qui s'est emparée de la majorité de la hausse, mais entre 1979 et 1980, ce sont les transports en commun qui en ont accaparé la plus grande part (6 %). L'utilisation de l'automobile a progressé de 4 % au cours de la même période (tableau 1).

Figure 1
Method of Transportation of Commuters, Month of November, 1976-1980
Moyen de transport des navetteurs, mois de novembre, 1976-1980



Provincial variations on this national pattern have been slight. Auto use is higher and public transit use lower than the national average in the Atlantic provinces, Saskatchewan, Alberta and British Columbia. In Québec, Ontario and Manitoba, where higher proportions of the population are located in metropolitan areas, public transit use is higher (Table 2).

Par rapport à ce modèle national, les variations provinciales ont été légères. Dans les provinces de l'Atlantique, en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique, l'utilisation de l'automobile est supérieure à la moyenne nationale et l'usage des moyens de transports en commun y est inférieure. Au Québec, en Ontario et au Manitoba où la population est concentrée surtout dans les villes, l'utilisation des moyens de transport en commun est plus élevée (tableau 2).

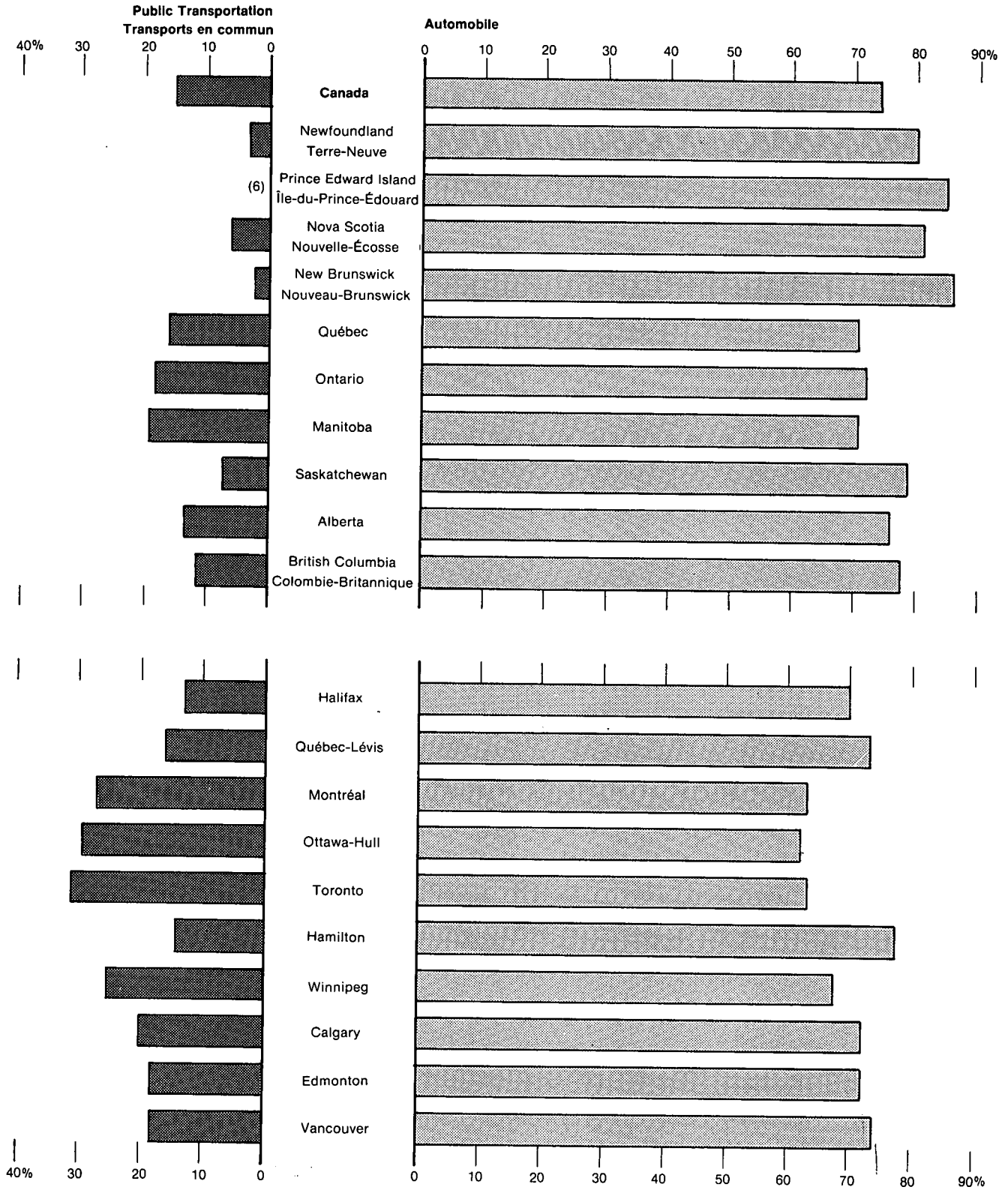
Public transportation facilities in Canada are normally restricted to cities, and the proportion of commuters using public transportation to travel to work in Census Metropolitan Areas are much higher in urban than rural areas. In November of 1980, several cities stood out with high levels of public transit use for commuting: Toronto at 31%, Ottawa-Hull at 29%, Montréal at 27%, and Winnipeg at 25%. Most municipalities have been making gains in public transit ridership over the past few years, with the exception of Winnipeg and Québec City. The latter perhaps is still recovering from the effects of an eight-month strike during 1979 (Table 3).

Les installations de transport en commun au Canada sont habituellement limitées aux villes et la proportion des navetteurs utilisant les moyens de transport en commun pour se rendre au travail dans les régions métropolitaines de recensement est plus forte dans les zones urbaines que dans les zones rurales. En novembre 1980, plusieurs villes se sont signalées par leur forte utilisation des moyens de transport en commun pour le navettage: Toronto (31%), Ottawa-Hull (29%), Montréal (27%) et Winnipeg (25%). Au cours des dernières années, l'utilisation des moyens de transport en commun a augmenté dans la plupart des municipalités, sauf à Winnipeg et à Québec. Dans ce dernier cas, la situation est peut-être attribuable à la grève de huit mois qui a eu lieu en 1979 (tableau 3).

Figure II

Percentage of Commuters Using Automobiles and Public Transportation, Canada, Provinces and Selected Census Metropolitan Areas, November 1980

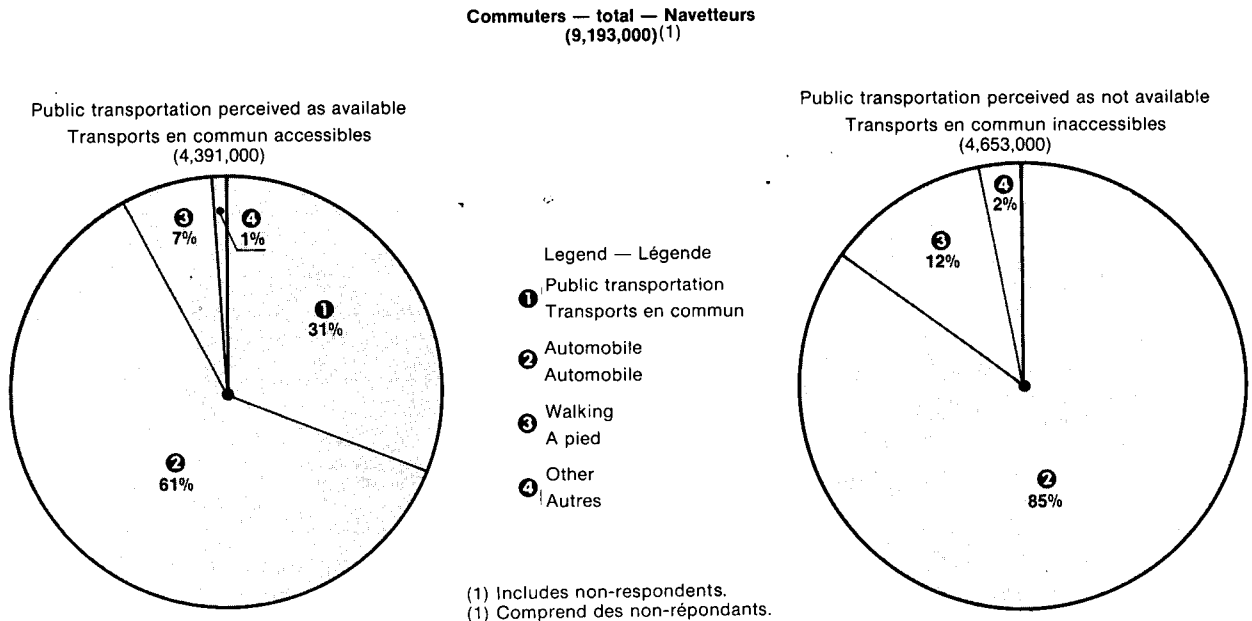
Pourcentage des navetteurs utilisant une automobile et les transports en commun, Canada, provinces et certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1980



Of course, the perceived availability of the various mode is important to consider. Some of the public transportation commuters may have no alternative, while a significant proportion of auto users may not have the option of using public transit. Close to one half (48%) of the commuters in Canada felt public transportation was available to them in November 1980, but only 32% of this group used it. Even in Manitoba where 59% of commuters viewed public transit use for travel to work as possible, proportionately no more actually used it. Winnipeg commuters fared well in terms of public transportation availability (77% of commuters felt public transit was available to them to travel to work) but again only 32% of this group used it. Halifax commuters with public transit access did not avail themselves of the service very often (only 19% of those perceiving public transportation as available actually used the service). In November of 1980, Toronto commuters were the most enthusiastic; 41% of those with public transportation available actually used the service to travel to work (Tables 4 and 5).

Il faut évidemment tenir compte de l'accessibilité des divers moyens de transport. Il est possible que certains navetteurs utilisant les transports en commun n'aient pas eu d'autre choix et qu'une proportion importante des utilisateurs de l'automobile n'aient pas eu la possibilité d'emprunter les transports en commun. En novembre 1980, près de la moitié (48 %) des navetteurs au Canada estimaient qu'ils avaient accès aux moyens de transport en commun, mais seulement 32 % d'entre eux les utilisaient. Même au Manitoba, où 59 % des navetteurs avaient accès aux transports en commun pour se rendre au travail, il n'y en avait proportionnellement pas plus qui les utilisaient. Et à Winnipeg, où 77 % y avaient accès, seulement 32 % d'entre eux s'en sont servis. Les navetteurs de Halifax qui avaient accès aux moyens de transport en commun ne les ont pas empruntés très souvent (seulement 19 % d'entre eux les ont utilisés). En novembre 1980, les navetteurs de Toronto étaient les utilisateurs les plus fervents des moyens de transport en commun; 41 % de ceux qui y avaient accès les ont empruntés (tableaux 4 et 5).

Figure III
Primary Method of Transportation of Commuters According to Perceived Availability of Public Transportation, Canada, November 1980
Principal moyen de transport des navetteurs suivant l'accessibilité des transports en commun, Canada, novembre 1980



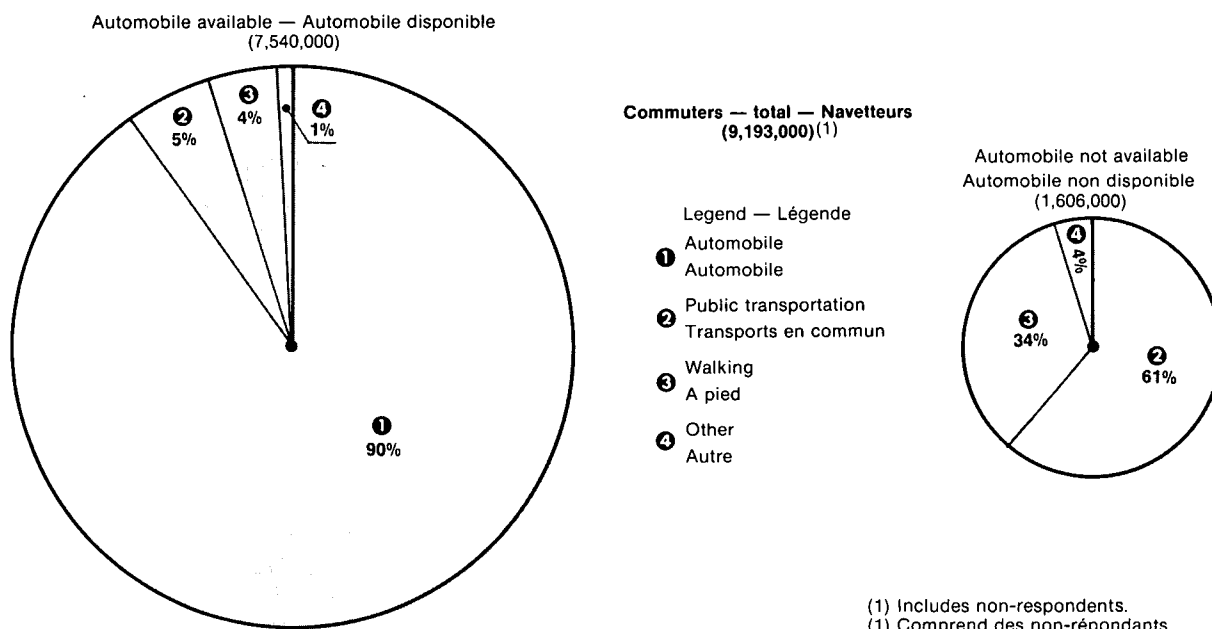
The observe of this question is automobile availability. Generally speaking automobiles are available to many more commuters than is public transit, and most of those with cars available use them. At a Canada level, 82% of commuters have a car available

L'autre volet de cette question concerne la disponibilité d'une automobile. D'une manière générale, il y a beaucoup plus de navetteurs qui ont accès à une automobile qu'aux moyens de transport en commun et la majorité d'entre eux l'utilisent. À l'échelle du Canada, 82 % des navetteurs ont

to take them to work, and 90% of these people use them. However, almost 40% of those who used an auto to commute to work in November 1980 could have used public transportation while only 27% of those using public transit had a car available.

une automobile à leur disposition pour se rendre au travail et 90 % d'entre eux les utilisent. Cependant, près de 40 % de ceux qui se sont rendus au travail en automobile en novembre 1980 auraient pu emprunter un moyen de transport en commun, tandis que seulement 27 % de ceux qui ont utilisé un moyen de transport en commun avaient une automobile à leur disposition.

Figure IV
Primary Method of Transportation of Commuters According to Automobile Availability, Canada, November 1980
Principal moyen de transport des navetteurs suivant la disponibilité d'une automobile, Canada, novembre 1980



Most of the auto users with public transit access lived in Canada's 10 largest Census Metropolitan Areas (73% or two million commuters). If even one half of these commuters shifted modes, one million additional persons a day would be using public transportation facilities. As most of these commuters would be peak hour users, it is reasonable to assume existing facilities would have difficulty handling the resulting rush hour demand, perhaps to the point of pushing some of the 300,000 public transit users with cars available to those vehicles (Tables 6 to 8).

La majorité des utilisateurs de l'automobile qui avaient accès aux transports en commun demeuraient dans les 10 grandes régions métropolitaines de recensement du Canada (73 % ou deux millions de navetteurs). Si seulement la moitié d'entre eux avaient changé de moyen de transport, un million de personnes de plus par jour auraient emprunté les transports en commun. Comme la majorité de ces navetteurs se déplacent pendant les heures de pointe, il est juste de penser que les services existants n'auraient pas suffi à la tâche, ce qui aurait peut-être incité certains des 300,000 utilisateurs des transports en commun qui ont une automobile à leur disposition à l'utiliser (tableaux 6 à 8).

The dominance of the auto for the journey to work is perhaps not surprising. Some people need their cars at work, but many others drive for other reasons than actual need on the job. Urban sprawl is a factor. With thousands of houses spread over large tracts of land, the inhabitants are too scattered to justify direct, frequent bus service. Often labyrinthine road networks

La popularité de l'automobile dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail n'est peut-être pas surprenante. Certaines personnes ont besoin de leur voiture pour travailler, mais un bon nombre de travailleurs s'en servent pour de toutes autres raisons. L'étendue des villes est un facteur. Comme des milliers de maisons sont bâties sur de grandes bandes de terre, les habitants sont souvent trop dispersés pour

designed to exclude through car traffic from subdivisions discourage bus routes as well. As noted above, automobiles are readily available to most commuters. By 1979, almost six million households in Canada owned cars, and 10 million passenger automobiles were licenced. Auto production and auto sales are key components in Canada's economy-retail sales of new passenger cars totalled slightly over one million vehicles in 1979, although sales declined slightly in 1980 (see Annex I). Car ownership represents considerable financial commitment to most people. While using the vehicle to travel to work adds to some of the cost components (for example, gasoline, insurance), many of the expenses associated with car ownership remain constant whether the vehicle is used for commuting purposes or not. But perhaps of paramount interest to most of these auto commuters is "convenience", a reasonable balance between distance, time and cost.

DISTANCE AND TIME TO WORK

As a very rough estimate, Canadians lived an average of seven miles from their place of work in November 1980, a marginal increase of one mile over the 1976 average. There was little difference in the average distance to work for commuters using the automobile (7.4 miles) and those using public transit (6.9 miles). As distance to work increased, proportionately more commuters used autos, until by distance of 13 miles or more 87% of commuters in Canada used the automobile. In fact, auto was the mode of transportation used more than any other for all distances of one mile or more. Other transportation (primarily walking) was used by a majority of commuters (59%) travelling less than one mile to work, although even at that distance 39% of commuters used a car. Public transit use peaked at 23% of commuters travelling between three and five miles (Table 9).

Commuters in Ontario in November of 1980 lived slightly farther from work (an average of eight miles), while Saskatchewan residents were closest to work (average distance five miles). In most provinces there was a slight tendency for commuters to move farther away from work between 1976 and 1980, although the proportion living 23 miles or more from work has remained stable. The increasing costs of commuting may be influencing the "extreme" distance group (Tables 10 and 11).

Of all the costs associated with the journey to work, time is perhaps one of the most important to many commuters. For most commuters time to work is a

justifier l'établissement d'un service d'autobus fréquents et directs. Souvent, les réseaux inextricables de routes conçus pour détourner la circulation de transit des quartiers empêchent également l'établissement d'itinéraires d'autobus. Comme nous l'avons déjà souligné, la majorité des navetteurs ont facilement accès à une automobile. En 1979, près de six millions de ménages possédaient une voiture au Canada et dix millions de voitures particulières étaient immatriculées. La production et la vente d'automobiles sont des facteurs clés de l'économie canadienne — les ventes au détail de voitures particulières neuves se sont élevées à un peu plus d'un million de véhicules en 1979, bien qu'elles aient légèrement diminué en 1980 (voir annexe I). Pour la plupart des gens, la possession d'une voiture représente un engagement financier considérable. Même si l'utilisation d'un véhicule pour se rendre au travail fait augmenter le coût de certains autres éléments (comme l'essence et les assurances), bon nombre de dépenses liées à la possession d'une voiture demeurent constantes, que le véhicule serve à des fins de navettage ou non. Mais ce qui importe peut-être le plus aux utilisateurs d'une automobile pour le navettage, s'est la "commodité" que cela représente, un juste milieu entre la distance, la durée du trajet et les coûts.

DISTANCE PARCOURUE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL ET DURÉE DU TRAJET

En gros, les Canadiens demeuraient en moyenne à sept milles de leur lieu de travail en novembre 1980, ce qui représente une augmentation minime de un mille par rapport à la moyenne de 1976. En ce qui concerne la distance parcourue pour se rendre au travail, il y avait une légère différence entre les navetteurs utilisant l'automobile (7.4 milles) et ceux empruntant les moyens de transport en commun (6.9 milles). Le nombre d'utilisateurs de l'automobile s'accroissait proportionnellement à l'augmentation de la distance à parcourir pour se rendre au travail et 87 % des navetteurs demeurant à 13 milles ou plus de leur lieu de travail voyageaient en automobile. En fait, l'automobile était le principal moyen de transport chez tous ceux qui avaient un mille ou plus à parcourir pour se rendre au travail. La majorité des navetteurs (59 %) demeurant à moins d'un mille de leur lieu de travail se déplaçaient autrement (principalement à pied), bien que, même à cette distance, 39 % des navetteurs se servaient d'une voiture. Ce sont ceux qui demeuraient de trois à cinq milles de leur lieu de travail (23 % des navetteurs) qui ont fait le plus grand usage des transports en commun (tableau 9).

En novembre 1980, les navetteurs de l'Ontario étaient ceux qui demeuraient le plus loin de leur lieu de travail (huit milles en moyenne), tandis que ceux de la Saskatchewan avaient la plus petite distance à parcourir (cinq milles en moyenne). Dans la plupart des provinces, on a observé chez les navetteurs une légère tendance à s'éloigner de leur lieu de travail entre 1976 et 1980, même si la proportion des navetteurs demeurant à 23 milles ou plus de leur lieu de travail est demeurée constante. Les coûts croissants du navettage peuvent avoir eu une influence chez ce groupe "extrême" (tableaux 10 et 11).

Pour bon nombre de navetteurs, le temps est peut-être l'élément le plus important de tous les coûts liés aux déplacements pour se rendre au travail. Pour la majorité d'entre eux,

function of distance and mode, and distance may be perceived by many as uncontrollable. Moving one's home closer to the work place or vice versa may not be practical for many, and with distance a constant, most commuters will try to minimize travel time through modal choice (within certain financial limits of course).

In November 1980 the average commuter in Canada took 19 minutes to travel to work. This was consistent from 1976 to 1980. The average time for those using public transit took, on average, 10 minutes longer. Commuters using other means had an average time-to-work of 11 minutes.

The pattern holds true in all areas; commuters using public transit take longer to get to work, nine minutes longer than auto users in the 10 largest Census Metropolitan Areas for an average of 29 minutes (Table 12).

Ontario and British Columbia commuters took the longest to travel to work, 19 minutes on average, a full five minutes longer per trip than residents of Prince Edward Island. Major metropolitan areas, with higher proportions of public transit users, have an average trip length of over 20 minutes, Toronto at 23 minutes, Montréal and Vancouver at 22 minutes, and Ottawa-Hull and Calgary at 21 minutes (Tables 13 and 14).

SIZE OF AUTOMOBILE

Although the automobile has remained the overwhelming favourite for the journey to work, increasing costs have brought about a change in the types of cars on the road. The proportion of commuters using the largest size of car (formerly called standard) declined consistently between 1976 and 1980 to 13%. The shift has been to the smaller sized cars ("compacts" and "sub-compacts"), until by 1980, 48% of the cars on the road for commuting purposes were in one of the two categories. Definitions of these sizes and a list of models may be found in Annex II.

Proportionately more auto drivers in Manitoba used the largest sized cars in November of 1980 (16%) than in any other province. Over one half (55%) of Quebec auto drivers were using the two middle size groups of cars, while the smallest vehicles were most popular in British Columbia. A sizeable proportion of Saskatchewan commuters (32%) favoured other vehicles, primarily vans, campers and trucks (Table 15).

le temps est fonction de la distance à parcourir et du moyen de transport utilisé et bon nombre d'entre eux peuvent percevoir la distance comme un élément non maîtrisable. Le rapprochement du domicile du lieu de travail ou l'inverse peut ne pas se révéler pratique pour bon nombre, et si la distance demeure constante, la majorité des navetteurs essaieront de réduire la durée du trajet en choisissant leur moyen de transport (compte tenu de certaines limites financières évidemment).

En novembre 1980, les navetteurs du Canada mettaient en moyenne 19 minutes pour se rendre au travail. Cette durée est demeurée constante de 1976 à 1980. La durée moyenne du trajet des navetteurs empruntant les moyens de transport en commun était plus longue de 10 minutes. Les navetteurs utilisant d'autres moyens de transport mettaient en moyenne 11 minutes pour se rendre au travail.

Ce modèle se vérifie pour toutes les régions; les navetteurs qui empruntent les transports en commun mettent plus de temps à se rendre au travail, soit neuf minutes de plus que les utilisateurs d'une automobile dans les 10 grandes régions métropolitaines de recensement (29 minutes en moyenne) (tableau 12).

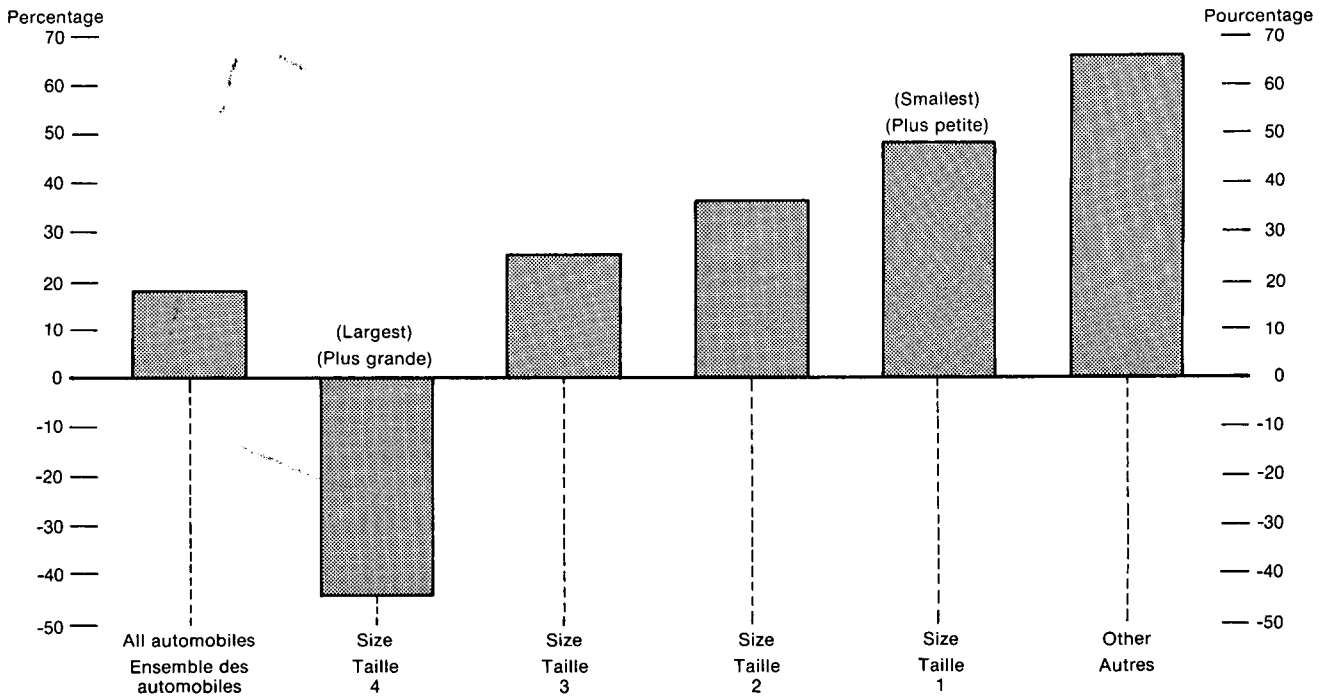
C'est en Ontario et en Colombie-Britannique que la durée du trajet pour se rendre au travail était la plus longue (19 minutes en moyenne, soit cinq minutes de plus par déplacement qu'à l'Île-du-Prince-Édouard). Dans les cinq grandes régions métropolitaines où les proportions d'utilisateurs des moyens de transport en commun sont plus élevées, la durée moyenne du trajet dépassait 20 minutes, Toronto (23 minutes), Montréal et Vancouver (22 minutes) et Ottawa-Hull et Calgary (21 minutes) (tableaux 13 et 14).

TAILLE DES AUTOMOBILES

Bien que l'automobile soit demeurée le moyen de transport préféré des navetteurs pour se rendre au travail, les coûts croissants ont entraîné un changement du genre de voitures utilisées. La proportion des navetteurs utilisant les voitures de la taille supérieure (qu'on appelait auparavant "ordinaires") a diminué de façon constante entre 1976 et 1980 pour s'établir à 13 %. Le changement s'est fait au profit des voitures de petite taille ("compacts" et "sous-compacts") et, en 1980, 48 % des automobiles utilisées à des fins de navettages se classaient dans l'une de ces deux catégories. Les définitions de ces tailles et la liste des modèles sont présentées à l'annexe II.

En novembre 1980, il y avait proportionnellement plus d'utilisateurs d'automobile au Manitoba qui se servaient d'une voiture de grande taille que dans toute autre province. Plus de la moitié (55 %) des navetteurs du Québec qui utilisaient leur automobile avaient une voiture des deux groupes intermédiaires, tandis que c'est en Colombie-Britannique que les petits véhicules étaient le plus populaires. Une bonne proportion des navetteurs de la Saskatchewan (32 %) préféraient d'autres véhicules, principalement les fourgonnettes, les camionnettes de camping et les camions (tableau 15).

Figure V
Percentage Changes in Sizes of Automobile Driven to Work, Canada, November 1976 to 1980
Variation en pourcentage de la taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, Canada, novembre 1976 à 1980



Among the 10 selected census metropolitan areas, Winnipeg and Calgary had the highest incidence of large size auto users (16%), Hamilton commuters preferred the old intermediate size (27%), Ottawa-Hull commuters favoured somewhat smaller cars (the former compact category) (35%), and the smallest size group was used more in Vancouver than other CMA's (39%) (Table 16).

The continuing shift in car size should be of interest in future survey results.

SOCIO-ECONOMIC CHARACTERISTICS OF COMMUTERS

In November of 1980 women were twice as likely to be using public transit to go to work as men (22% versus 10%), although they outnumbered men on public transit vehicles by less than two to one due to the smaller number of women commuters in the labour force. The age group with the smallest representation on public vehicles was the 35 to 44 years group, where 80% used the automobile and only 12% were on public transit. However, nearly one in three female commuters under 25 years of age were using public transit in November 1980 (Table 17).

Parmi les 10 régions métropolitaines de recensement choisies, Winnipeg et Calgary ont enregistré la plus forte proportion d'utilisateurs de grosses voitures (16%), les navetteurs de Hamilton ont préféré les voitures de la taille de l'ancienne catégorie intermédiaire (27%), ceux d'Ottawa-Hull ont préféré des voitures plus petites (l'ancienne catégorie compacte) (35%) et les voitures de la taille la plus petite ont été utilisées davantage à Vancouver que dans les autres RMR (39%) (tableau 16).

Cette tendance serait intéressante à observer dans les prochaines enquêtes.

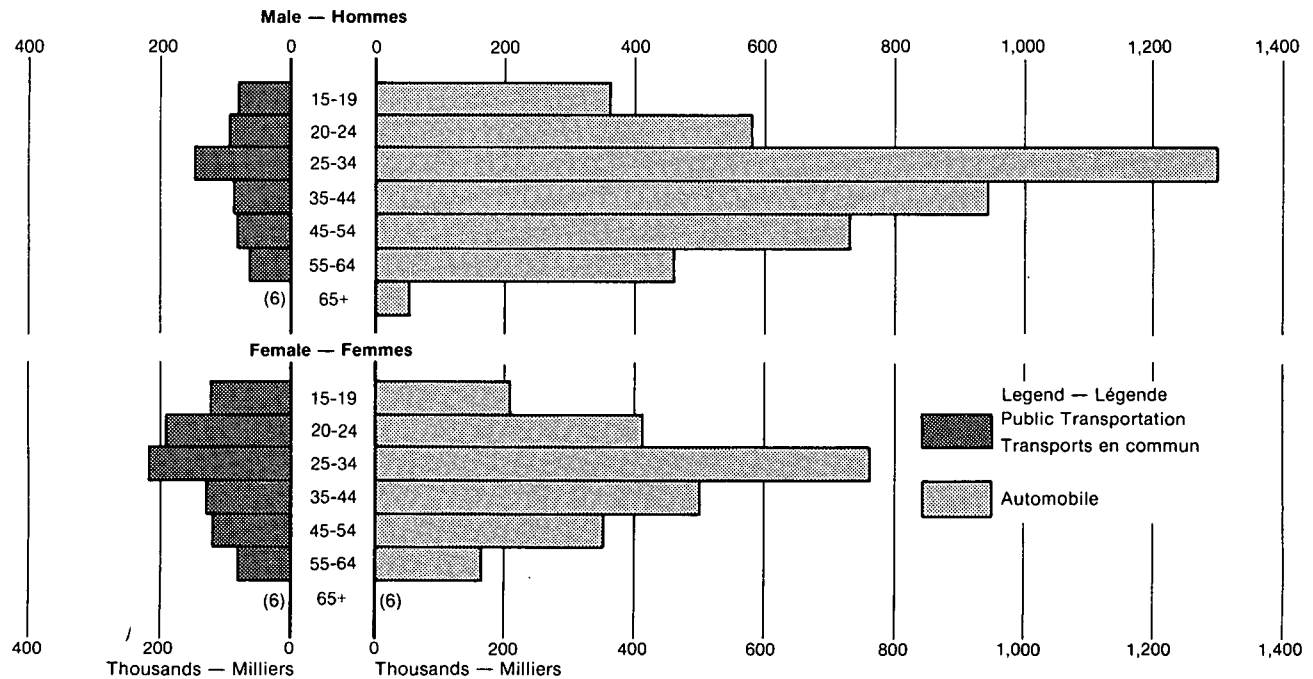
CARACTÉRISTIQUES SOCIO-ÉCONOMIQUE DES NAVETTEURS

En novembre 1980, la proportion de femmes susceptibles d'utiliser les transports en commun pour se rendre au travail était deux fois plus grande que celle des hommes (22% contre 10%), mais moins de deux femmes pour un homme les empruntaient effectivement parce que, en nombre absolu, elles étaient inférieures aux hommes. Le groupe d'âge le moins bien représenté en ce qui concerne l'utilisation des transports en commun était celui des 35 à 44 ans, car 80% des navetteurs de ce groupe utilisaient l'automobile et seulement 12%, les transports en commun. Toutefois, près d'une navetteuse de moins de 25 ans sur trois empruntait les transports en commun en novembre 1980 (tableau 17).

Figure VI

Age Group and Sex Distribution of Commuters Using Automobiles or Public Transportation, Canada, November 1980

Répartition par groupe d'âge et par sexe des navetteurs, selon qu'ils utilisent une automobile ou les transports en commun, Canada, novembre 1980



The lowest incidence of auto use among the various occupational categories was for the service group (60%), while almost one in four members (24%) of the clerical group used public transit to travel to work in November 1980. Auto use was highest for the group encompassing manufacturing, construction and transportation trades.

Proportionately men used automobiles more than women in all occupational groups. Similarly women were the public transit users, regardless of their type of work (Table 18).

Parmi les diverses catégories professionnelles, les navetteurs du groupe des services étaient ceux qui utilisaient le moins l'automobile (60 %), tandis que près d'un employé de bureau sur quatre (24 %) empruntaient les transports en commun pour se rendre au travail. Ce sont les membres du groupe comprenant les métiers du secteur manufacturier, de la construction et des transports qui utilisaient le plus l'automobile.

Dans tous les groupes professionnels, les hommes utilisaient proportionnellement l'automobile plus que les femmes. De même, les femmes empruntaient davantage les moyens de transports en commun, peu importe le genre de leur travail (tableau 18).

TABLE 1. Primary Method of Transportation of Commuters, Canada, November 1976-1980

TABLEAU 1. Principal moyen de transport des navetteurs, Canada, novembre 1976-1980

| Primary method of transportation Principal moyen de transport | November - Novembre | | | | | Change 1976-1980 |
|---|--------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|-----------------------------------|
| | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | Variation 1976-1980 |
| | thousands - milliers | | | | | |
| Driving alone - Seul en automobile | 4,000 | 4,233 | 4,479 | 4,634 | 4,847 | 847 |
| Driving with passenger(s) - En automobile avec passager(s) | 638 | 581 | 619 | 661 | 684 | 46 |
| Riding as a passenger - En automobile à titre de passager | 1,022 | 1,010 | 1,051 | 1,102 | 1,071 | 49 |
| Shared driving - À partagé la conduite | 178 | 170 | 151 | 158 | 184 | 6 |
| Total, automobile | 5,846¹ | 5,994 | 6,299 | 6,555 | 6,786 | 940 |
| Bus, streetcar, subway - Autobus, tramway, métro | 1,261 | 1,185 | 1,250 | 1,269 | 1,347 | 86 |
| Commuter train - Train de banlieue | 41 | 37 | 40 | 32 | 37 | - 4 |
| Public transportation - Total - Transports en commun | 1,302 | 1,222 | 1,290 | 1,301 | 1,384 | 82 |
| Walking - À pied | 839 | 863 | 844 | 884 | 889 | 50 |
| Other transportation ² - Autre moyen de transport ² | 194 ³ | 147 | 163 | 174 | 133 | - 61 |
| Commuters - Total - Navetteurs | 8,181 | 8,226 | 8,596 | 8,914 | 9,193 | 1,012 |
| Non-commuters ⁴ - Non-navetteurs ⁴ | 1,410 | 1,605 | 1,605 | 1,603 | 1,551 | 141 |
| Employed persons - Total - Personnes occupées | 9,592 | 9,830 | 10,201 | 10,516 | 10,743 | 1,151 |
| | per cent | | | | | 1980 as a per cent of 1976 |
| | pourcentage | | | | | 1980 en pourcentage de 1976 |
| Driving alone - Seul en automobile | 49 | 51 | 52 | 52 | 53 | 121 |
| Driving with passenger(s) - En automobile avec passager(s) | 8 | 7 | 7 | 7 | 7 | 107 |
| Riding as a passenger - En automobile à titre de passager | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 105 |
| Shared driving - À partagé la conduite | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 103 |
| Total, automobile | 71 | 73 | 73 | 74 | 74 | 116 |
| Bus, streetcar, subway - Autobus, tramway, métro | 15 | 14 | 15 | 14 | 15 | 107 |
| Commuter train - Train de banlieue | 1 | -- | -- | -- | -- | 90 |
| Public transportation - Total - Transports en commun | 16 | 15 | 15 | 15 | 15 | 106 |
| Walking - À pied | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 106 |
| Other transportation ² - Autre moyen de transport ² | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 69 |
| Commuters - Total - Navetteurs | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 112 |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 2. Primary Method of Transportation of Commuters, Canada and Provinces, November 1976-1980

| Province | Total employed persons | Total commuters | Automobile | | | | | Public transportation | Walking |
|------------------------------|--------------------------|------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--|-----------------------|----------------|
| | Total personnes occupées | Total navetteurs | Total | Driving alone | Driving with passenger(s) | Riding as a passenger | Shared driving À partager la conduite | Transports en commun | À pied |
| | | | | En automobile sans passager(s) | En automobile avec passager(s) | En automobile à titre de passager | | | |
| thousands - milliers | | | | | | | | | |
| Canada: | | | | | | | | | |
| 1976 | 9,592 | 8,181 | 5,846 ¹ | 4,000 | 638 | 1,022 | 178 | 1,302 | 839 |
| 1977 | 9,830 | 8,226 | 5,994 | 4,233 | 581 | 1,010 | 170 | 1,222 | 863 |
| 1978 | 10,201 | 8,596 | 6,299 | 4,479 | 619 | 1,051 | 151 | 1,290 | 844 |
| 1979 | 10,516 | 8,914 | 6,555 | 4,634 | 661 | 1,102 | 158 | 1,301 | 884 |
| 1980 | 10,743 | 9,193 | 6,786 | 4,847 | 684 | 1,071 | 184 | 1,384 | 889 |
| Newfoundland: | | | | | | | | | |
| 1976 | 158 | 136 | 108 | 63 | 13 | 27 | 5 ⁵ | 5 ⁵ | 19 |
| 1977 | 163 | 142 | 111 | 65 | 13 | 27 | 6 ⁵ | 6 | 23 |
| 1978 | 167 | 145 | 118 | 64 | 14 | 33 | 7 ⁵ | 6 | 21 |
| 1979 | 175 | 147 | 118 | 67 | 15 | 30 | 5 ⁵ | 6 | 21 |
| 1980 | 186 | 161 | 129 | 73 | 16 | 33 | 7 ⁵ | 5 ⁵ | 23 |
| Prince Edward Island: | | | | | | | | | |
| 1976 | 44 | 35 | 28 | 17 | 6 | 6 | 6 | 6 | 5 ⁵ |
| 1977 | 44 | 33 | 28 | 17 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| 1978 | 46 | 34 | 29 | 19 | 6 | 5 | 6 | 6 | 6 |
| 1979 | 47 | 36 | 31 | 19 | 4 ⁵ | 7 | 6 | 6 | 4 ⁵ |
| 1980 | 45 | 34 | 29 | 19 | 6 | 6 | 6 | 6 | 4 ⁵ |
| Nova Scotia: | | | | | | | | | |
| 1976 | 294 | 254 | 192 | 114 | 24 | 47 | 7 ⁵ | 15 | 36 |
| 1977 | 301 | 253 | 195 | 120 | 24 | 44 | 6 ⁵ | 16 | 34 |
| 1978 | 316 | 272 | 217 | 132 | 25 | 51 | 8 ⁵ | 16 | 34 |
| 1979 | 317 | 277 | 223 | 136 | 28 | 53 | 7 ⁵ | 15 | 31 |
| 1980 | 328 | 278 | 224 | 133 | 32 | 52 | 7 ⁵ | 16 | 31 |
| New Brunswick: | | | | | | | | | |
| 1976 | 232 | 199 | 162 | 94 | 22 | 40 | 6 | 6 | 23 |
| 1977 | 233 | 196 | 160 | 95 | 20 | 39 | 5 ⁵ | 6 | 27 |
| 1978 | 252 | 214 | 182 | 112 | 19 | 46 | 5 ⁵ | 6 | 22 |
| 1979 | 254 | 215 | 180 | 114 | 21 | 41 | 6 | 6 | 27 |
| 1980 | 257 | 219 | 187 | 120 | 21 | 42 | 5 ⁵ | 5 ⁵ | 24 |
| Quebec: | | | | | | | | | |
| 1976 | 2,477 | 2,116 | 1,394 | 927 | 149 | 282 | 34 ⁵ | 416 | 260 |
| 1977 | 2,522 | 2,118 | 1,446 | 995 | 142 | 282 | 28 ⁵ | 388 | 244 |
| 1978 | 2,581 | 2,208 | 1,524 | 1,043 | 166 | 293 | 22 ⁵ | 399 | 249 |
| 1979 | 2,659 | 2,306 | 1,659 | 1,113 | 169 | 353 | 24 ⁵ | 350 | 267 |
| 1980 | 2,683 | 2,318 | 1,651 | 1,124 | 184 | 320 | 22 ⁵ | 368 | 274 |
| Ontario: | | | | | | | | | |
| 1976 | 3,680 | 3,226 | 2,289 | 1,587 | 236 | 395 | 67 | 587 | 281 |
| 1977 | 3,806 | 3,296 | 2,376 | 1,697 | 224 | 378 | 77 | 549 | 311 |
| 1978 | 3,959 | 3,429 | 2,492 | 1,811 | 226 | 394 | 61 | 585 | 293 |
| 1979 | 4,045 | 3,514 | 2,510 | 1,817 | 250 | 381 | 62 | 631 | 309 |
| 1980 | 4,088 | 3,592 | 2,594 | 1,874 | 250 | 386 | 85 | 664 | 295 |
| Manitoba: | | | | | | | | | |
| 1976 | 433 | 359 | 244 | 165 | 28 | 40 | 11 ⁵ | 62 | 44 |
| 1977 | 434 | 353 | 246 | 172 | 30 | 37 | 7 ⁵ | 64 | 38 |
| 1978 | 452 | 365 | 254 | 179 | 30 | 40 | 6 | 65 | 38 |
| 1979 | 459 | 372 | 256 | 176 | 30 | 42 | 8 ⁵ | 71 | 40 |
| 1980 | 462 | 376 | 268 | 192 | 29 | 40 | 7 ⁵ | 70 | 34 |
| Saskatchewan: | | | | | | | | | |
| 1976 | 391 | 272 | 212 | 143 | 23 | 33 | 13 ⁵ | 16 ⁵ | 38 |
| 1977 | 408 | 276 | 218 | 158 | 22 | 32 | 6 ⁵ | 14 | 39 |
| 1978 | 413 | 280 | 222 | 164 | 20 | 31 | 7 ⁵ | 15 | 38 |
| 1979 | 423 | 290 | 235 | 161 | 32 | 35 | 8 ⁵ | 18 | 33 |
| 1980 | 421 | 306 | 241 | 175 | 24 | 34 | 9 ⁵ | 20 | 40 |
| Alberta: | | | | | | | | | |
| 1976 | 832 | 678 | 508 | 362 | 64 | 66 | 16 ⁵ | 93 | 60 |
| 1977 | 860 | 675 | 512 | 372 | 52 | 69 | 15 ⁵ | 85 | 68 |
| 1978 | 905 | 713 | 528 | 403 | 47 | 66 | 12 ⁵ | 104 | 64 |
| 1979 | 997 | 776 | 586 | 446 | 53 | 71 | 16 ⁵ | 98 | 78 |
| 1980 | 1,057 | 860 | 650 | 507 | 59 | 68 | 16 ⁵ | 116 | 81 |
| British Columbia: | | | | | | | | | |
| 1976 | 1,051 | 907 | 709 | 529 | 74 | 85 | 21 ⁵ | 104 | 73 |
| 1977 | 1,059 | 884 | 701 | 536 | 51 | 95 | 19 ⁵ | 97 | 74 |
| 1978 | 1,110 | 936 | 732 | 552 | 68 | 92 | 21 ⁵ | 98 | 81 |
| 1979 | 1,140 | 981 | 758 | 586 | 58 | 89 | 25 ⁵ | 110 | 74 |
| 1980 | 1,215 | 1,049 | 813 | 629 | 67 | 91 | 25 ⁵ | 120 | 84 |

See footnote(s) at end of report.

TABLEAU 2. Principal moyen de transport des navetteurs, Canada et provinces, novembre 1976-1980

| Total commuters | Automobile | | | | Public trans- portation | Walking | Province | |
|------------------------|-----------------|--|--|--|-------------------------------|----------------|-----------------|------------------------|
| | Total | Driving alone | Driving with passenger(s) | Riding as a passenger | | | | Shared driving |
| Total navetteurs | | En auto- mobile sans passager(s) | En auto- mobile avec passager(s) | En auto- mobile à titre de passager | À partager la conduite | | | |
| per cent - pourcentage | | | | | | | | |
| 100 | 71 ¹ | 49 | 8 | 12 | 2 | 16 | 10 | Canada: |
| 100 | 73 | 51 | 7 | 12 | 2 | 15 | 10 | 1976 |
| 100 | 73 | 52 | 7 | 12 | 2 | 15 | 10 | 1977 |
| 100 | 74 | 52 | 7 | 12 | 2 | 15 | 10 | 1978 |
| 100 | 74 | 53 | 7 | 12 | 2 | 15 | 10 | 1979 |
| 100 | 74 | 53 | 7 | 12 | 2 | 15 | 10 | 1980 |
| 100 | 79 | 46 | 10 | 20 | 4 ⁵ | 4 ⁵ | 14 | Terre-Neuve: |
| 100 | 78 | 46 | 9 | 19 | 4 ⁵ | 6 | 16 | 1976 |
| 100 | 81 | 44 | 10 | 23 | 5 ⁵ | 6 | 14 | 1977 |
| 100 | 80 | 46 | 10 | 20 | 3 ⁵ | 6 | 14 | 1978 |
| 100 | 80 | 45 | 10 | 20 | 4 ⁵ | 3 ⁵ | 14 | 1979 |
| 100 | 80 | 45 | 10 | 20 | 4 ⁵ | 3 ⁵ | 14 | 1980 |
| 100 | 80 | 49 | 6 | 17 | 6 | 6 | 14 ⁵ | Île-du-Prince-Édouard: |
| 100 | 85 | 52 | 6 | 18 | 6 | 6 | 6 | 1976 |
| 100 | 85 | 56 | 6 | 15 | 6 | 6 | 6 | 1977 |
| 100 | 86 | 53 | 11 ⁵ | 19 | 6 | 6 | 11 ⁵ | 1978 |
| 100 | 85 | 59 | 6 | 18 | 6 | 6 | 12 ⁵ | 1979 |
| 100 | 85 | 59 | 6 | 18 | 6 | 6 | 12 ⁵ | 1980 |
| 100 | 76 | 45 | 9 | 19 | 3 ⁵ | 6 | 14 | Nouvelle-Écosse: |
| 100 | 77 | 47 | 9 | 17 | 2 ⁵ | 6 | 13 | 1976 |
| 100 | 80 | 49 | 9 | 19 | 3 ⁵ | 6 | 13 | 1977 |
| 100 | 81 | 49 | 10 | 19 | 3 ⁵ | 5 | 11 | 1978 |
| 100 | 81 | 48 | 12 | 19 | 2 ⁵ | 6 | 11 | 1979 |
| 100 | 81 | 48 | 12 | 19 | 2 ⁵ | 6 | 11 | 1980 |
| 100 | 81 | 47 | 11 | 23 | 6 | 6 | 12 | Nouveau-Brunswick: |
| 100 | 82 | 48 | 10 | 22 | 2 ⁵ | 6 | 14 | 1976 |
| 100 | 85 | 53 | 8 | 21 | 2 ⁵ | 6 | 9 | 1977 |
| 100 | 83 | 53 | 10 | 19 | 6 | 6 | 12 | 1978 |
| 100 | 86 | 55 | 10 | 19 | 2 ⁵ | 2 ⁵ | 11 | 1979 |
| 100 | 86 | 55 | 10 | 19 | 2 ⁵ | 2 ⁵ | 11 | 1980 |
| 100 | 66 | 44 | 7 | 15 | 2 ⁵ | 20 | 12 | Québec: |
| 100 | 68 | 47 | 7 | 15 | 1 ⁵ | 18 | 12 | 1976 |
| 100 | 69 | 47 | 8 | 13 | 1 ⁵ | 18 | 11 | 1977 |
| 100 | 72 | 48 | 7 | 15 | 1 ⁵ | 15 | 12 | 1978 |
| 100 | 71 | 49 | 8 | 14 | 1 ⁵ | 16 | 12 | 1979 |
| 100 | 71 | 49 | 8 | 14 | 1 ⁵ | 16 | 12 | 1980 |
| 100 | 71 | 49 | 7 | 14 | 2 | 18 | 9 | Ontario: |
| 100 | 72 | 51 | 7 | 14 | 2 | 17 | 9 | 1976 |
| 100 | 73 | 53 | 7 | 11 | 2 | 17 | 9 | 1977 |
| 100 | 71 | 52 | 7 | 11 | 2 | 18 | 9 | 1978 |
| 100 | 72 | 52 | 7 | 11 | 2 | 18 | 9 | 1979 |
| 100 | 72 | 52 | 7 | 11 | 2 | 18 | 8 | 1980 |
| 100 | 68 | 46 | 8 | 14 | 3 ⁵ | 17 | 12 | Manitoba: |
| 100 | 70 | 49 | 8 | 12 | 2 ⁵ | 18 | 11 | 1976 |
| 100 | 70 | 49 | 8 | 11 | 6 | 18 | 10 | 1977 |
| 100 | 69 | 47 | 8 | 11 | 2 ⁵ | 19 | 11 | 1978 |
| 100 | 71 | 51 | 8 | 11 | 2 ⁵ | 19 | 9 | 1979 |
| 100 | 71 | 51 | 8 | 11 | 2 ⁵ | 19 | 9 | 1980 |
| 100 | 78 | 53 | 8 | 17 | 4 ⁵ | 6 ⁵ | 14 | Saskatchewan: |
| 100 | 79 | 57 | 8 | 14 | 2 ⁵ | 5 | 14 | 1976 |
| 100 | 79 | 59 | 7 | 11 | 3 ⁵ | 5 | 14 | 1977 |
| 100 | 81 | 55 | 11 | 12 | 3 ⁵ | 6 | 11 | 1978 |
| 100 | 79 | 57 | 8 | 11 | 3 ⁵ | 7 | 13 | 1979 |
| 100 | 79 | 57 | 8 | 11 | 3 ⁵ | 7 | 13 | 1980 |
| 100 | 75 | 53 | 9 | 12 | 2 ⁵ | 14 | 9 | Alberta: |
| 100 | 76 | 56 | 8 | 12 | 2 ⁵ | 13 | 10 | 1976 |
| 100 | 74 | 57 | 7 | 9 | 2 ⁵ | 15 | 9 | 1977 |
| 100 | 76 | 57 | 7 | 9 | 2 ⁵ | 13 | 10 | 1978 |
| 100 | 76 | 59 | 8 | 8 | 2 ⁵ | 13 | 9 | 1979 |
| 100 | 76 | 59 | 8 | 8 | 2 ⁵ | 13 | 9 | 1980 |
| 100 | 78 | 58 | 8 | 12 | 2 ⁵ | 11 | 8 | Colombie-Britannique: |
| 100 | 79 | 61 | 6 | 13 | 2 ⁵ | 11 | 8 | 1976 |
| 100 | 78 | 59 | 7 | 10 | 2 ⁵ | 11 | 9 | 1977 |
| 100 | 77 | 60 | 6 | 9 | 3 ⁵ | 11 | 8 | 1978 |
| 100 | 78 | 60 | 6 | 9 | 2 ⁵ | 11 | 8 | 1979 |
| 100 | 78 | 60 | 6 | 9 | 2 ⁵ | 11 | 8 | 1980 |

Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 3. Primary Method of Transportation of Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980

| Selected Census ⁷ Metropolitan Areas | Total employed persons Total personnes occupées | Total commuters Total navetteurs | Automobile | | | Public transportation Transports en commun | Walking À pied | |
|--|--|---|--------------------|---|---|---|-----------------------|--|
| | | | Total ⁸ | Driving alone En auto-mobille sans passager(s) | Driving with passenger(s) En auto-mobille avec passager(s) | | | Riding as a passenger En auto-mobille à titre de passager |
| thousands - milliers | | | | | | | | |
| Halifax: | | | | | | | | |
| 1976 | 105 | 95 | 64 | 37 | 9 ⁵ | 16 ⁵ | 13 ⁵ | 15 ⁵ |
| 1977 | 103 | 90 | 59 | 37 | 6 | 13 ⁵ | 14 ⁵ | 15 ⁵ |
| 1978 | 112 | 98 | 68 | 41 | 6 | 15 ⁵ | 14 ⁵ | 14 ⁵ |
| 1979 | 108 | 100 | 69 | 43 | 6 | 17 ⁵ | 14 ⁵ | 14 ⁵ |
| 1980 | 121 | 108 | 76 | 43 | 14 ⁵ | 18 ⁵ | 14 ⁵ | 14 ⁵ |
| Québec - Lévis: | | | | | | | | |
| 1976 | 214 | 196 | 137 | 96 | 6 | 27 ⁵ | 29 ⁵ | 27 ⁵ |
| 1977 | 200 | 170 | 123 | 80 | 6 | 28 ⁵ | 25 ⁵ | 6 |
| 1978 | 216 | 185 | 141 | 98 | 6 | 26 ⁵ | 6 | 6 |
| 1979 | 208 | 181 | 146 | 105 | 6 | 27 ⁵ | 6 | 6 |
| 1980 | 219 | 189 | 138 | 99 | 6 | 25 ⁵ | 31 ⁵ | 6 |
| Montréal: | | | | | | | | |
| 1976 | 1,221 | 1,102 | 632 | 437 | 70 | 110 | 351 | 105 |
| 1977 | 1,220 | 1,089 | 647 | 461 | 59 ⁵ | 117 | 338 | 93 |
| 1978 | 1,226 | 1,110 | 653 | 467 | 69 | 108 | 342 | 104 |
| 1979 | 1,293 | 1,159 | 740 | 508 | 78 | 147 | 309 | 99 |
| 1980 | 1,269 | 1,150 | 728 | 509 | 83 | 129 | 308 | 104 |
| Ottawa - Hull: | | | | | | | | |
| 1976 | 315 | 289 | 173 | 101 | 24 ⁵ | 37 ⁵ | 82 | 30 ⁵ |
| 1977 | 313 | 290 | 173 | 119 | 6 | 30 | 79 | 34 |
| 1978 | 330 | 294 | 185 | 122 | 6 | 36 ⁵ | 73 | 30 ⁵ |
| 1979 | 317 | 290 | 174 | 114 | 6 | 34 ⁵ | 81 | 31 |
| 1980 | 348 | 321 | 198 | 134 | 6 | 36 ⁵ | 93 | 6 |
| Toronto: | | | | | | | | |
| 1976 | 1,347 | 1,221 | 729 | 538 | 77 | 103 | 395 | 76 |
| 1977 | 1,388 | 1,227 | 770 | 575 | 74 | 104 | 360 | 84 |
| 1978 | 1,481 | 1,319 | 812 | 602 | 76 | 118 | 403 | 90 |
| 1979 | 1,551 | 1,380 | 844 | 613 | 91 | 123 | 430 | 92 |
| 1980 | 1,592 | 1,441 | 900 | 660 | 90 | 126 | 448 | 82 |
| Hamilton: | | | | | | | | |
| 1976 | 233 | 206 | 152 | 110 | 6 | 29 ⁵ | 32 ⁵ | 6 |
| 1977 | 241 | 217 | 161 | 122 | 6 | 6 | 35 ⁵ | 6 |
| 1978 | 236 | 212 | 166 | 127 | 6 | 6 | 25 ⁵ | 6 |
| 1979 | 260 | 226 | 178 | 136 | 6 | 25 ⁵ | 32 ⁵ | 6 |
| 1980 | 247 | 218 | 167 | 135 | 6 | 6 | 31 ⁵ | 6 |
| Winnipeg: | | | | | | | | |
| 1976 | 267 | 245 | 163 | 109 | 22 | 27 | 58 | 21 |
| 1977 | 272 | 243 | 162 | 113 | 20 | 25 | 61 | 17 ⁵ |
| 1978 | 281 | 252 | 168 | 116 | 21 | 29 | 63 | 18 ⁵ |
| 1979 | 279 | 250 | 163 | 112 | 20 | 28 | 66 | 18 ⁵ |
| 1980 | 287 | 261 | 176 | 126 | 19 | 27 | 65 | 18 |
| Calgary: | | | | | | | | |
| 1976 | 253 | 231 | 168 | 121 | 22 ⁵ | 22 ⁵ | 45 | 14 ⁵ |
| 1977 | 259 | 217 | 160 | 125 | 15 ⁵ | 16 ⁵ | 40 | 15 ⁵ |
| 1978 | 254 | 222 | 159 | 127 | 12 ⁵ | 18 ⁵ | 47 | 14 ⁵ |
| 1979 | 276 | 235 | 170 | 128 | 16 ⁵ | 23 | 44 | 19 ⁵ |
| 1980 | 300 | 267 | 191 | 146 | 18 ⁵ | 22 | 52 | 22 |
| Edmonton: | | | | | | | | |
| 1976 | 273 | 243 | 178 | 123 | 26 | 24 | 40 | 18 ⁵ |
| 1977 | 246 | 214 | 160 | 115 | 17 ⁵ | 23 | 36 | 15 ⁵ |
| 1978 | 284 | 242 | 169 | 127 | 16 ⁵ | 23 | 52 | 18 ⁵ |
| 1979 | 293 | 251 | 175 | 132 | 16 ⁵ | 22 | 51 | 22 |
| 1980 | 333 | 298 | 213 | 171 | 19 ⁵ | 21 ⁵ | 54 | 26 |
| Vancouver: | | | | | | | | |
| 1976 | 547 | 481 | 351 | 273 | 34 | 38 ⁵ | 89 | 32 ⁵ |
| 1977 | 559 | 466 | 355 | 281 | 23 ⁵ | 45 ⁵ | 81 | 26 ⁵ |
| 1978 | 552 | 476 | 356 | 281 | 28 ⁵ | 40 ⁵ | 82 | 33 ⁵ |
| 1979 | 598 | 517 | 387 | 308 | 30 ⁵ | 39 ⁵ | 93 | 27 ⁵ |
| 1980 | 630 | 555 | 413 | 335 | 32 ⁵ | 36 ⁵ | 99 | 35 ⁵ |
| All selected Census Metro- politan Areas: | | | | | | | | |
| 1976 | 4,777 | 4,308 | 2,747 | 1,945 | 307 | 433 | 1,135 | 355 |
| 1977 | 4,802 | 4,224 | 2,771 | 2,028 | 263 | 421 | 1,069 | 338 |
| 1978 | 4,973 | 4,409 | 2,876 | 2,108 | 281 | 434 | 1,123 | 360 |
| 1979 | 5,183 | 4,590 | 3,048 | 2,199 | 309 | 484 | 1,135 | 358 |
| 1980 | 5,348 | 4,807 | 3,200 | 2,359 | 319 | 461 | 1,195 | 366 |
| Other areas: ⁹ | | | | | | | | |
| 1976 | 4,814 | 3,873 | 3,098 | 2,055 | 330 | 588 | 167 | 491 |
| 1977 | 5,028 | 4,002 | 3,223 | 2,205 | 318 | 589 | 153 | 517 |
| 1978 | 5,228 | 4,187 | 3,423 | 2,370 | 337 | 616 | 167 | 484 |
| 1979 | 5,333 | 4,324 | 3,507 | 2,435 | 351 | 617 | 166 | 526 |
| 1980 | 5,396 | 4,385 | 3,585 | 2,488 | 365 | 610 | 189 | 523 |
| Canada: | | | | | | | | |
| 1976 | 9,592 | 8,181 | 5,846 | 4,000 | 638 | 1,022 | 1,302 | 839 |
| 1977 | 9,830 | 8,226 | 5,994 | 4,233 | 581 | 1,010 | 1,222 | 863 |
| 1978 | 10,200 | 8,596 | 6,299 | 4,479 | 619 | 1,051 | 1,290 | 844 |
| 1979 | 10,516 | 8,914 | 6,555 | 4,634 | 661 | 1,102 | 1,301 | 884 |
| 1980 | 10,743 | 9,193 | 6,786 | 4,847 | 684 | 1,071 | 1,384 | 890 |

See footnote(s) at end of report.

TABLEAU 3. Principal moyen de transport des navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980

| Total commuters | Automobile | | | | Public transportation | Walking | |
|-------------------------|--------------------|--|--|---|-----------------------|-----------------|--|
| Total navetteurs | Total ⁸ | Driving alone En auto-moblie sans passager(s) | Driving with passenger(s) En auto-moblie avec passager(s) | Riding as a passenger En auto-moblie à titre de passager | Transports en commun | À pied | Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷ |
| per cent -- pourcentage | | | | | | | |
| 100 | 67 | 39 | 9 ⁵ | 17 ⁵ | 14 ⁵ | 16 ⁵ | Halifax: |
| 100 | 66 | 41 | 6 | 14 ⁵ | 16 ⁵ | 17 ⁵ | 1976 |
| 100 | 69 | 42 | 6 | 15 ⁵ | 15 ⁵ | 15 ⁵ | 1977 |
| 100 | 70 | 43 | 6 | 17 ⁵ | 14 ⁵ | 14 ⁵ | 1978 |
| 100 | 70 | 41 | 13 ⁵ | 17 ⁵ | 13 ⁵ | 13 ⁵ | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |
| 100 | 70 | 49 | 6 | 14 ⁵ | 15 ⁵ | 14 ⁵ | Québec - Lévis: |
| 100 | 72 | 47 | 6 | 16 ⁵ | 15 ⁵ | 6 | 1976 |
| 100 | 77 | 53 | 6 | 14 ⁵ | 6 | 6 | 1977 |
| 100 | 81 | 58 | 6 | 15 ⁵ | 6 | 6 | 1978 |
| 100 | 73 | 52 | 6 | 13 ⁵ | 16 ⁵ | 6 | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |
| 100 | 57 | 40 | 6 | 10 | 32 | 10 | Montréal: |
| 100 | 59 | 42 | 5 ⁵ | 11 | 31 | 9 | 1976 |
| 100 | 59 | 42 | 6 | 10 | 31 | 9 | 1977 |
| 100 | 64 | 44 | 7 | 13 | 27 | 9 | 1978 |
| 100 | 63 | 44 | 7 | 11 | 27 | 9 | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |
| 100 | 60 | 35 | 8 ⁵ | 13 ⁵ | 28 | 10 ⁵ | Ottawa - Hull: |
| 100 | 60 | 41 | 6 | 10 | 27 | 12 | 1976 |
| 100 | 63 | 42 | 6 | 12 ⁵ | 25 | 10 ⁵ | 1977 |
| 100 | 60 | 39 | 6 | 12 ⁵ | 28 | 11 | 1978 |
| 100 | 62 | 42 | 6 | 11 ⁵ | 29 | 6 | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |
| 100 | 60 | 44 | 6 | 8 | 32 | 6 | Toronto: |
| 100 | 63 | 47 | 6 | 8 | 29 | 7 | 1976 |
| 100 | 62 | 46 | 6 | 9 | 31 | 7 | 1977 |
| 100 | 61 | 44 | 7 | 9 | 31 | 7 | 1978 |
| 100 | 63 | 46 | 6 | 9 | 31 | 6 | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |
| 100 | 74 | 53 | 6 | 14 ⁵ | 16 ⁵ | 6 | Hamilton: |
| 100 | 74 | 56 | 6 | 6 | 16 ⁵ | 6 | 1976 |
| 100 | 79 | 60 | 6 | 6 | 12 ⁵ | 6 | 1977 |
| 100 | 78 | 60 | 6 | 11 ⁵ | 14 ⁵ | 6 | 1978 |
| 100 | 77 | 62 | 6 | 6 | 14 ⁵ | 6 | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |
| 100 | 67 | 44 | 9 | 11 | 24 | 9 | Winnipeg: |
| 100 | 67 | 47 | 8 | 10 | 25 | 7 ⁵ | 1976 |
| 100 | 67 | 46 | 8 | 12 | 25 | 7 ⁵ | 1977 |
| 100 | 65 | 45 | 8 | 11 | 27 | 7 ⁵ | 1978 |
| 100 | 67 | 48 | 7 | 10 | 25 | 7 | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |
| 100 | 73 | 52 | 10 ⁵ | 10 ⁵ | 19 | 6 ⁵ | Calgary: |
| 100 | 74 | 58 | 7 ⁵ | 7 ⁵ | 18 | 7 ⁵ | 1976 |
| 100 | 72 | 57 | 6 ⁵ | 8 ⁵ | 21 | 6 ⁵ | 1977 |
| 100 | 72 | 54 | 7 ⁵ | 10 | 19 | 8 ⁵ | 1978 |
| 100 | 72 | 55 | 7 ⁵ | 8 | 20 | 8 | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |
| 100 | 73 | 51 | 11 | 10 | 16 | 7 ⁵ | Edmonton: |
| 100 | 75 | 54 | 8 ⁵ | 11 | 17 | 7 ⁵ | 1976 |
| 100 | 70 | 53 | 7 ⁵ | 10 | 21 | 8 ⁵ | 1977 |
| 100 | 70 | 53 | 6 ⁵ | 9 | 20 | 9 | 1978 |
| 100 | 72 | 57 | 6 ⁵ | 7 ⁵ | 18 | 9 | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |
| 100 | 73 | 67 | 7 | 8 ⁵ | 19 | 7 ⁵ | Vancouver: |
| 100 | 76 | 60 | 5 ⁵ | 10 ⁵ | 17 | 6 ⁵ | 1976 |
| 100 | 75 | 59 | 6 ⁵ | 8 ⁵ | 17 | 7 ⁵ | 1977 |
| 100 | 75 | 60 | 6 ⁵ | 8 ⁵ | 18 | 5 ⁵ | 1978 |
| 100 | 74 | 60 | 6 ⁵ | 6 ⁵ | 18 | 6 ⁵ | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |
| 100 | 64 | 45 | 7 | 10 | 26 | 8 | Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies: |
| 100 | 66 | 48 | 6 | 10 | 25 | 8 | 1976 |
| 100 | 65 | 48 | 6 | 10 | 25 | 8 | 1977 |
| 100 | 66 | 48 | 7 | 11 | 25 | 8 | 1978 |
| 100 | 67 | 49 | 7 | 10 | 25 | 8 | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |
| 100 | 80 | 53 | 9 | 15 | 4 | 13 | Autres régions ⁹ : |
| 100 | 81 | 55 | 8 | 15 | 4 | 13 | 1976 |
| 100 | 82 | 57 | 8 | 15 | 4 | 12 | 1977 |
| 100 | 81 | 56 | 8 | 14 | 4 | 12 | 1978 |
| 100 | 82 | 57 | 8 | 14 | 4 | 12 | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |
| 100 | 71 | 49 | 8 | 12 | 16 | 10 | Canada: |
| 100 | 73 | 51 | 7 | 12 | 15 | 10 | 1976 |
| 100 | 73 | 52 | 7 | 12 | 15 | 10 | 1977 |
| 100 | 74 | 52 | 7 | 12 | 15 | 10 | 1978 |
| 100 | 74 | 53 | 7 | 12 | 15 | 10 | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |

Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 4. Perceived Availability¹⁰ and Use of Public Transportation by Commuters, Canada and Provinces, November 1977-1980

TABLEAU 4. Accessibilité¹⁰ et utilisation des transports en commun par les navetteurs, Canada et provinces, novembre 1977-1980

| Province | Total commuters | Public transportation – Transports en commun | | | |
|--|----------------------|--|----------------|--|--|
| | Total navetteurs | Perceiving as available | Using | Perceiving as available as a percentage of total commuters | Using as a percentage of perceiving as available |
| | | Accessibles | Utilisés | Accessibilité en pourcentage du total des navetteurs | Utilisation en pourcentage de l'accessibilité |
| | thousands – milliers | | | per cent – pourcentage | |
| Canada: | | | | | |
| 1977 | 8,226 | 4,034 | 1,222 | 49 | 30 |
| 1978 | 8,596 | 4,120 | 1,290 | 48 | 31 |
| 1979 | 8,914 | 4,097 | 1,300 | 46 | 32 |
| 1980 | 9,193 | 4,390 | 1,384 | 48 | 32 |
| Newfoundland – Terre-Neuve: | | | | | |
| 1977 | 142 | 24 | 6 | 17 | 6 |
| 1978 | 145 | 20 | 6 | 14 | 6 |
| 1979 | 147 | 20 | 6 | 14 | 6 |
| 1980 | 161 | 23 | 5 ⁵ | 14 | 22 ⁵ |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard: | | | | | |
| 1977 | 33 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| 1978 | 34 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| 1979 | 35 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| 1980 | 34 | 6 | 6 | 6 | 6 |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse: | | | | | |
| 1977 | 253 | 66 | 16 | 26 | 24 |
| 1978 | 272 | 77 | 16 | 28 | 21 |
| 1979 | 276 | 79 | 15 | 29 | 19 |
| 1980 | 278 | 86 | 16 | 31 | 19 |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick: | | | | | |
| 1977 | 196 | 30 | 5 ⁵ | 15 | 17 ⁵ |
| 1978 | 214 | 29 | 5 ⁵ | 14 | 17 ⁵ |
| 1979 | 215 | 23 | 6 | 11 | 6 |
| 1980 | 219 | 33 | 5 ⁵ | 15 | 15 ⁵ |
| Québec: | | | | | |
| 1977 | 2,117 | 1,021 | 388 | 48 | 38 |
| 1978 | 2,208 | 1,038 | 399 | 47 | 38 |
| 1979 | 2,306 | 990 | 351 | 43 | 36 |
| 1980 | 2,318 | 1,061 | 368 | 46 | 35 |
| Ontario: | | | | | |
| 1977 | 3,296 | 1,810 | 549 | 55 | 30 |
| 1978 | 3,429 | 1,828 | 584 | 53 | 32 |
| 1979 | 3,514 | 1,922 | 631 | 55 | 33 |
| 1980 | 3,592 | 1,960 | 664 | 55 | 34 |
| Manitoba: | | | | | |
| 1977 | 353 | 218 | 64 | 62 | 29 |
| 1978 | 365 | 224 | 65 | 61 | 29 |
| 1979 | 372 | 215 | 71 | 58 | 33 |
| 1980 | 376 | 221 | 70 | 59 | 32 |
| Saskatchewan: | | | | | |
| 1977 | 276 | 112 | 14 | 41 | 13 |
| 1978 | 280 | 113 | 15 | 40 | 13 |
| 1979 | 290 | 103 | 18 | 36 | 17 |
| 1980 | 306 | 114 | 20 | 37 | 18 |
| Alberta: | | | | | |
| 1977 | 675 | 240 | 85 | 50 | 25 |
| 1978 | 713 | 348 | 104 | 49 | 30 |
| 1979 | 776 | 318 | 98 | 41 | 31 |
| 1980 | 860 | 425 | 116 | 49 | 27 |
| British Columbia – Colombie-Britannique: | | | | | |
| 1977 | 884 | 414 | 97 | 47 | 23 |
| 1978 | 935 | 442 | 98 | 47 | 22 |
| 1979 | 981 | 424 | 110 | 43 | 26 |
| 1980 | 1,049 | 467 | 120 | 45 | 26 |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 5. Perceived Availability¹⁰ and Use of Public Transportation by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1977 - 1980

TABLEAU 5. Accessibilité¹⁰ et utilisation des transports en commun par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977 - 1980

| Selected Census Metropolitan Areas Régions métropolitaines de recensement choisies | Total commuters Total navetteurs | Public transportation - Transports en commun | | | |
|---|-------------------------------------|--|-------------------|--|---|
| | | Perceiving as available Accessibles | Using Utilisés | Perceiving as available as a percentage of total commuters Accessibilité en pourcentage du total des navetteurs | Using as a percentage of perceiving as available Utilisation en pourcentage de l'accessibilité |
| | thousands - milliers | | | per cent - pourcentage | |
| Halifax: | | | | | |
| 1977 | 90 | 55 | 14 ⁵ | 61 | 25 ⁵ |
| 1978 | 98 | 65 | 14 ⁵ | 66 | 22 ⁵ |
| 1979 | 100 | 68 | 14 ⁵ | 68 | 21 ⁵ |
| 1980 | 108 | 75 | 14 ⁵ | 69 | 19 ⁵ |
| Québec - Lévis: | | | | | |
| 1977 | 170 | 110 | 25 ⁵ | 65 | 23 ⁵ |
| 1978 | 185 | 104 | 6 | 56 | 6 |
| 1979 | 181 | 90 | 6 | 50 | 6 |
| 1980 | 189 | 104 | 31 ⁵ | 55 | 30 ⁵ |
| Montréal: | | | | | |
| 1977 | 1,089 | 780 | 338 | 72 | 43 |
| 1978 | 1,110 | 784 | 342 | 71 | 43 |
| 1979 | 1,159 | 785 | 309 | 68 | 39 |
| 1980 | 1,150 | 823 | 308 | 72 | 37 |
| Ottawa - Hull: | | | | | |
| 1977 | 290 | 225 | 79 | 78 | 35 |
| 1978 | 294 | 212 | 73 | 72 | 34 |
| 1979 | 290 | 208 | 81 | 72 | 39 |
| 1980 | 321 | 235 | 93 | 73 | 40 |
| Toronto: | | | | | |
| 1977 | 1,227 | 963 | 360 | 78 | 37 |
| 1978 | 1,319 | 1,011 | 403 | 77 | 40 |
| 1979 | 1,380 | 1,045 | 430 | 76 | 41 |
| 1980 | 1,441 | 1,094 | 448 | 76 | 41 |
| Hamilton: | | | | | |
| 1977 | 217 | 131 | 35 ⁵ | 60 | 27 ⁵ |
| 1978 | 212 | 112 | 25 ⁵ | 53 | 22 ⁵ |
| 1979 | 226 | 123 | 32 ⁵ | 54 | 26 ⁵ |
| 1980 | 218 | 125 | 31 ⁵ | 57 | 25 ⁵ |
| Winnipeg: | | | | | |
| 1977 | 243 | 201 | 61 | 83 | 30 |
| 1978 | 252 | 207 | 63 | 82 | 30 |
| 1979 | 250 | 192 | 66 | 77 | 34 |
| 1980 | 261 | 201 | 65 | 77 | 32 |
| Calgary: | | | | | |
| 1977 | 217 | 158 | 40 | 73 | 25 |
| 1978 | 222 | 162 | 47 | 73 | 29 |
| 1979 | 235 | 138 | 44 | 59 | 32 |
| 1980 | 267 | 180 | 52 | 67 | 29 |
| Edmonton: | | | | | |
| 1977 | 214 | 153 | 36 | 71 | 24 |
| 1978 | 242 | 159 | 52 | 66 | 33 |
| 1979 | 251 | 158 | 51 | 63 | 32 |
| 1980 | 298 | 197 | 54 | 66 | 27 |
| Vancouver: | | | | | |
| 1977 | 466 | 327 | 81 | 70 | 25 |
| 1978 | 476 | 331 | 82 | 70 | 25 |
| 1979 | 517 | 330 | 93 | 64 | 28 |
| 1980 | 554 | 356 | 99 | 64 | 28 |
| All selected Census Metropolitan Areas - Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies: | | | | | |
| 1977 | 4,224 | 3,103 | 1,069 | 73 | 34 |
| 1978 | 4,409 | 3,157 | 1,123 | 72 | 36 |
| 1979 | 4,590 | 3,137 | 1,135 | 68 | 36 |
| 1980 | 4,807 | 3,389 | 1,195 | 71 | 35 |
| Other areas⁹ - Autres régions⁹: | | | | | |
| 1977 | 4,002 | 932 | 153 | 23 | 16 |
| 1978 | 4,187 | 963 | 167 | 23 | 17 |
| 1979 | 4,324 | 960 | 166 | 22 | 17 |
| 1980 | 4,385 | 1,001 | 189 | 23 | 19 |
| Canada: | | | | | |
| 1977 | 8,226 | 4,034 | 1,222 | 49 | 30 |
| 1978 | 8,596 | 4,120 | 1,290 | 50 | 31 |
| 1979 | 8,914 | 4,097 | 1,300 | 46 | 32 |
| 1980 | 9,193 | 4,391 | 1,384 | 48 | 32 |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 6. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Canada and Provinces, November 1976-1980

TABLEAU 6. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, Canada et provinces, novembre 1976-1980

| Province | Total commuters | Automobile | | | |
|--|----------------------|------------|----------|--|--|
| | Total navetteurs | Available | Using | Availability as a percentage of total commuters | Using as a percentage of availability |
| | | Disponible | Utilisée | Disponibilité en pourcentage du total des navetteurs | Utilisation en pourcentage de la disponibilité |
| | thousands - milliers | | | per cent - pourcentage | |
| Canada: | | | | | |
| 1976 | 8,181 | 6,641 | 5,846 | 81 | 88 |
| 1977 | 8,226 | 6,741 | 5,994 | 82 | 89 |
| 1978 | 8,596 | 6,991 | 6,299 | 81 | 90 |
| 1979 | 8,914 | 7,322 | 6,555 | 82 | 90 |
| 1980 | 9,193 | 7,540 | 6,786 | 82 | 90 |
| Newfoundland - Terre-Neuve: | | | | | |
| 1976 | 136 | 117 | 108 | 86 | 92 |
| 1977 | 142 | 123 | 111 | 87 | 90 |
| 1978 | 145 | 128 | 118 | 88 | 92 |
| 1979 | 147 | 131 | 118 | 89 | 90 |
| 1980 | 161 | 139 | 129 | 86 | 93 |
| Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard: | | | | | |
| 1976 | 35 | 31 | 28 | 89 | 90 |
| 1977 | 33 | 30 | 28 | 91 | 93 |
| 1978 | 34 | 31 | 29 | 91 | 93 |
| 1979 | 35 | 32 | 31 | 91 | 97 |
| 1980 | 34 | 31 | 29 | 91 | 94 |
| Nova Scotia - Nouvelle-Écosse: | | | | | |
| 1976 | 254 | 219 | 192 | 86 | 88 |
| 1977 | 253 | 214 | 195 | 85 | 91 |
| 1978 | 272 | 232 | 217 | 85 | 93 |
| 1979 | 276 | 240 | 223 | 87 | 93 |
| 1980 | 278 | 240 | 224 | 86 | 93 |
| New Brunswick - Nouveau-Brunswick: | | | | | |
| 1976 | 199 | 175 | 162 | 88 | 93 |
| 1977 | 196 | 175 | 160 | 89 | 91 |
| 1978 | 214 | 193 | 182 | 90 | 94 |
| 1979 | 215 | 193 | 180 | 90 | 93 |
| 1980 | 219 | 198 | 187 | 90 | 94 |
| Québec: | | | | | |
| 1976 | 2,116 | 1,595 | 1,394 | 75 | 87 |
| 1977 | 2,117 | 1,610 | 1,446 | 76 | 90 |
| 1978 | 2,208 | 1,679 | 1,524 | 76 | 91 |
| 1979 | 2,306 | 1,848 | 1,659 | 80 | 90 |
| 1980 | 2,318 | 1,821 | 1,651 | 79 | 91 |
| Ontario: | | | | | |
| 1976 | 3,226 | 2,599 | 2,289 | 81 | 88 |
| 1977 | 3,296 | 2,686 | 2,376 | 82 | 88 |
| 1978 | 3,429 | 2,765 | 2,492 | 81 | 90 |
| 1979 | 3,514 | 2,810 | 2,510 | 80 | 89 |
| 1980 | 3,592 | 2,893 | 2,594 | 81 | 90 |
| Manitoba: | | | | | |
| 1976 | 359 | 290 | 244 | 81 | 84 |
| 1977 | 353 | 288 | 246 | 82 | 85 |
| 1978 | 365 | 297 | 254 | 81 | 85 |
| 1979 | 372 | 301 | 256 | 81 | 85 |
| 1980 | 376 | 306 | 268 | 81 | 88 |
| Saskatchewan: | | | | | |
| 1976 | 272 | 245 | 212 | 90 | 87 |
| 1977 | 276 | 249 | 218 | 90 | 88 |
| 1978 | 280 | 253 | 222 | 90 | 88 |
| 1979 | 290 | 264 | 235 | 91 | 89 |
| 1980 | 306 | 276 | 241 | 90 | 87 |
| Alberta: | | | | | |
| 1976 | 678 | 583 | 508 | 86 | 87 |
| 1977 | 675 | 588 | 512 | 87 | 87 |
| 1978 | 713 | 600 | 528 | 84 | 88 |
| 1979 | 776 | 660 | 586 | 85 | 89 |
| 1980 | 860 | 732 | 650 | 85 | 89 |
| British Columbia - Colombie-Britannique: | | | | | |
| 1976 | 907 | 788 | 709 | 87 | 90 |
| 1977 | 884 | 776 | 701 | 88 | 90 |
| 1978 | 935 | 814 | 732 | 87 | 90 |
| 1979 | 981 | 842 | 758 | 86 | 90 |
| 1980 | 1,049 | 904 | 813 | 86 | 90 |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 7. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976 - 1980

TABLEAU 7. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976 - 1980

| Selected Census Metropolitan Areas ⁷ Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷ | Total commuters | Automobile | | | |
|---|----------------------|------------|----------|--|--|
| | Total navetteurs | Available | Using | Availability as a percentage of total commuters | Using as a percentage of availability |
| | | Disponible | Utilisée | Disponibilité en pourcentage du total des navetteurs | Utilisation en pourcentage de la disponibilité |
| | thousands - milliers | | | per cent - pourcentage | |
| Halifax: | | | | | |
| 1976 | 95 | 75 | 64 | 79 | 85 |
| 1977 | 90 | 65 | 59 | 72 | 91 |
| 1978 | 98 | 74 | 68 | 76 | 92 |
| 1979 | 100 | 78 | 69 | 78 | 88 |
| 1980 | 108 | 85 | 76 | 79 | 89 |
| Québec - Lévis: | | | | | |
| 1976 | 196 | 149 | 137 | 76 | 92 |
| 1977 | 170 | 132 | 123 | 78 | 94 |
| 1978 | 185 | 149 | 140 | 80 | 94 |
| 1979 | 181 | 156 | 146 | 86 | 94 |
| 1980 | 189 | 149 | 138 | 79 | 93 |
| Montréal: | | | | | |
| 1976 | 1,102 | 746 | 632 | 68 | 85 |
| 1977 | 1,089 | 738 | 647 | 68 | 88 |
| 1978 | 1,110 | 733 | 653 | 66 | 89 |
| 1979 | 1,159 | 845 | 740 | 73 | 88 |
| 1980 | 1,150 | 811 | 728 | 71 | 90 |
| Ottawa - Hull: | | | | | |
| 1976 | 289 | 216 | 173 | 75 | 80 |
| 1977 | 290 | 215 | 173 | 74 | 80 |
| 1978 | 234 | 220 | 185 | 75 | 84 |
| 1979 | 290 | 220 | 174 | 76 | 79 |
| 1980 | 321 | 249 | 198 | 78 | 80 |
| Toronto: | | | | | |
| 1976 | 1,221 | 869 | 729 | 71 | 84 |
| 1977 | 1,227 | 907 | 770 | 74 | 85 |
| 1978 | 1,319 | 931 | 811 | 71 | 87 |
| 1979 | 1,380 | 914 | 844 | 71 | 87 |
| 1980 | 1,441 | 1,036 | 900 | 72 | 87 |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 7. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980 - Continued

TABLEAU 7. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980 - suite

| Selected Census Metropolitan Areas ⁷ Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷ | Total commuters Total navetteurs | Automobile | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------|-------------------|---|---|
| | | Available Disponible | Using Utilisée | Availability as a percentage of total commuters Disponibilité en pourcentage du total des navetteurs | Using as a percentage of availability Utilisation en pourcentage de la disponibilité |
| | thousands - milliers | | | per cent - pourcentage | |
| Hamilton: | | | | | |
| 1976 | 206 | 164 | 152 | 80 | 93 |
| 1977 | 217 | 179 | 161 | 83 | 90 |
| 1978 | 212 | 181 | 166 | 85 | 92 |
| 1979 | 226 | 188 | 178 | 83 | 95 |
| 1980 | 218 | 176 | 167 | 81 | 95 |
| Winnipeg: | | | | | |
| 1976 | 245 | 188 | 163 | 77 | 87 |
| 1977 | 243 | 190 | 162 | 78 | 86 |
| 1978 | 252 | 196 | 167 | 78 | 85 |
| 1979 | 250 | 192 | 163 | 77 | 85 |
| 1980 | 261 | 202 | 176 | 77 | 87 |
| Calgary: | | | | | |
| 1976 | 231 | 190 | 168 | 82 | 88 |
| 1977 | 217 | 183 | 160 | 84 | 87 |
| 1978 | 222 | 181 | 159 | 82 | 88 |
| 1979 | 235 | 194 | 170 | 83 | 88 |
| 1980 | 267 | 219 | 191 | 82 | 87 |
| Edmonton: | | | | | |
| 1976 | 243 | 204 | 178 | 84 | 87 |
| 1977 | 214 | 180 | 160 | 84 | 89 |
| 1978 | 202 | 191 | 169 | 79 | 89 |
| 1979 | 251 | 201 | 175 | 80 | 87 |
| 1980 | 298 | 244 | 213 | 82 | 87 |
| Vancouver: | | | | | |
| 1976 | 481 | 400 | 351 | 83 | 88 |
| 1977 | 467 | 392 | 355 | 84 | 91 |
| 1978 | 476 | 396 | 356 | 83 | 90 |
| 1979 | 517 | 429 | 387 | 83 | 90 |
| 1980 | 555 | 457 | 413 | 82 | 90 |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 7. Availability and Use of an Automobile by Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980 - Concluded

TABLEAU 7. Disponibilité et utilisation d'une automobile par les navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980 - fin

| Selected Census Metropolitan Areas ⁷ Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷ | Total commuters | Automobile | | | |
|---|----------------------|-------------------------|-------------------|---|---|
| | Total navetteurs | Available Disponible | Using Utilisée | Availability as a percentage of total commuters Disponibilité en pourcentage du total des navetteurs | Using as a percentage of availability Utilisation en pourcentage de la disponibilité |
| | thousands - milliers | | | per cent - pourcentage | |
| All selected Census Metropolitan Areas - Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies: | | | | | |
| 1976 | 4,308 | 3,201 | 2,747 | 74 | 86 |
| 1977 | 4,224 | 3,181 | 2,771 | 75 | 87 |
| 1978 | 4,409 | 3,251 | 2,876 | 74 | 88 |
| 1979 | 4,590 | 3,477 | 3,048 | 76 | 88 |
| 1980 | 4,807 | 3,628 | 3,200 | 76 | 88 |
| Other Census Metropolitan Areas - Autres régions métropolitaines de recensement: | | | | | |
| 1976 | 921 | 803 | 747 | 87 | 93 |
| 1977 | 922 | 804 | 750 | 87 | 93 |
| 1978 | 957 | 837 | 786 | 88 | 94 |
| 1979 | 986 | 853 | 787 | 87 | 92 |
| 1980 | 1,041 | 909 | 844 | 87 | 93 |
| All Census Metropolitan Areas - Toutes les régions métropolitaines de recensement: | | | | | |
| 1976 | 5,230 | 4,004 | 3,494 | 77 | 87 |
| 1977 | 5,145 | 3,985 | 3,521 | 78 | 88 |
| 1978 | 5,367 | 4,088 | 3,662 | 76 | 90 |
| 1979 | 5,575 | 4,330 | 3,835 | 78 | 89 |
| 1980 | 5,846 | 4,538 | 4,045 | 78 | 89 |
| Other areas - Autres régions: | | | | | |
| 1976 | 2,952 | 2,636 | 2,352 | 89 | 89 |
| 1977 | 3,080 | 2,757 | 2,473 | 90 | 90 |
| 1978 | 3,229 | 2,903 | 2,637 | 90 | 91 |
| 1979 | 3,338 | 2,992 | 2,720 | 90 | 91 |
| 1980 | 3,346 | 3,002 | 2,741 | 90 | 91 |
| Canada: | | | | | |
| 1976 | 8,181 | 6,641 | 5,846 | 81 | 88 |
| 1977 | 8,226 | 6,741 | 5,994 | 82 | 89 |
| 1978 | 8,596 | 6,991 | 6,299 | 81 | 90 |
| 1979 | 8,914 | 7,332 | 6,555 | 82 | 90 |
| 1980 | 9,193 | 7,540 | 6,786 | 82 | 90 |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 8. Availability of Public Transportation to Automobile Users and Availability of Automobiles to Users of Public Transportation, Selected Census Metropolitan Areas, November 1977-1980

TABLEAU 8. Utilisateurs d'automobile qui ont accès aux transports en commun et usagers des transports en commun qui disposent d'une automobile, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1977-1980

| Selected Census Metropolitan Areas Régions métropolitaines de recensement choisies | Automobile commuters Navetteurs en automobile | | | Public transportation commuters Navetteurs des transports en commun | | |
|--|--|---|---|--|---|---|
| | Total | Perceived availability of public transportation Accessibilité des transports en commun | | Total | Automobile available Automobile disponible | |
| | | thousands - milliers | per cent of total pourcentage du total | | thousands - milliers | per cent of total pourcentage du total |
| | | | | | | |
| Halifax: | | | | | | |
| 1977 | 59 | 34 | 58 | 14 ⁵ | 6 | 6 |
| 1978 | 68 | 42 | 62 | 14 ⁵ | 6 | 6 |
| 1979 | 70 | 46 | 66 | 14 ⁵ | 6 | 6 |
| 1980 | 76 | 50 | 66 | 14 ⁵ | 6 | 6 |
| Québec - Lévis: | | | | | | |
| 1977 | 123 | 77 | 63 | 25 | 6 | 6 |
| 1978 | 141 | 75 | 53 | 6 | 6 | 6 |
| 1979 | 146 | 68 | 47 | 14 ⁵ | 6 | 6 |
| 1980 | 138 | 65 | 47 | 31 ⁵ | 6 | 6 |
| Montréal: | | | | | | |
| 1977 | 647 | 382 | 59 | 338 | 62 ^r | 18 ⁵ |
| 1978 | 653 | 386 | 59 | 342 | 58 | 17 |
| 1979 | 740 | 419 | 57 | 309 | 79 | 26 |
| 1980 | 728 | 455 | 63 | 308 | 57 ⁵ | 19 ⁶ |
| Ottawa - Hull: | | | | | | |
| 1977 | 173 | 120 | 69 | 79 | 27 ⁵ | 34 ⁵ |
| 1978 | 185 | 118 | 64 | 73 | 6 | 6 |
| 1979 | 174 | 106 | 61 | 81 | 29 ⁵ | 36 ⁵ |
| 1980 | 198 | 127 | 64 | 93 | 41 ⁵ | 44 ⁵ |
| Toronto: | | | | | | |
| 1977 | 770 | 545 | 71 | 360 | 100 | 28 |
| 1978 | 812 | 547 | 67 | 403 | 95 | 24 |
| 1979 | 844 | 550 | 65 | 430 | 99 | 23 |
| 1980 | 900 | 594 | 66 | 448 | 115 | 26 |
| Hamilton: | | | | | | |
| 1977 | 161 | 85 | 53 | 35 ⁵ | 6 | 6 |
| 1978 | 166 | 78 | 47 | 25 ⁵ | 6 | 6 |
| 1979 | 178 | 82 | 46 | 32 ⁵ | 6 | 6 |
| 1980 | 167 | 86 | 51 | 31 | 6 | 6 |
| Winnipeg: | | | | | | |
| 1977 | 162 | 129 | 80 | 61 | 21 | 34 |
| 1978 | 168 | 132 | 79 | 63 | 19 | 30 |
| 1979 | 163 | 116 | 71 | 66 | 21 | 32 |
| 1980 | 176 | 126 | 72 | 65 | 20 | 31 |
| Calgary: | | | | | | |
| 1977 | 160 | 108 | 68 | 40 | 17 ⁵ | 43 ⁵ |
| 1978 | 159 | 105 | 66 | 47 | 15 ⁵ | 32 |
| 1979 | 170 | 84 | 49 | 44 | 16 ⁵ | 36 ⁵ |
| 1980 | 191 | 112 | 59 | 52 | 18 ⁵ | 35 ⁵ |
| Edmonton: | | | | | | |
| 1977 | 160 | 106 | 66 | 36 | 11 ⁵ | 31 ⁵ |
| 1978 | 169 | 96 | 57 | 52 | 14 ⁵ | 27 ⁵ |
| 1979 | 175 | 96 | 55 | 51 | 16 ⁵ | 31 ⁵ |
| 1980 | 213 | 125 | 59 | 54 | 18 ⁵ | 33 ⁵ |
| Vancouver: | | | | | | |
| 1977 | 355 | 230 | 65 | 81 | 27 ⁵ | 33 ⁵ |
| 1978 | 356 | 225 | 63 | 82 | 25 ⁵ | 30 ⁵ |
| 1979 | 387 | 216 | 56 | 93 | 28 ⁵ | 30 ⁵ |
| 1980 | 413 | 231 | 55 | 99 | 30 ⁵ | 30 ⁵ |
| All selected Census Metropolitan Areas - Ensemble des régions métropolitaines de recensement choisies: | | | | | | |
| 1977 | 2,771 | 1,816 | 66 | 1,069 | 283 | 26 ^r |
| 1978 | 2,876 | 1,803 | 63 | 1,123 | 259 | 23 |
| 1979 | 3,048 | 1,782 | 58 | 1,135 | 300 | 26 |
| 1980 | 3,201 | 1,971 | 62 | 1,195 | 313 | 26 |
| Other Census Metropolitan Areas - Autres régions métropolitaines de recensement: | | | | | | |
| 1977 | 750 | 358 | 48 | 66 | 14 | 21 |
| 1978 | 786 | 350 | 45 | 74 | 16 ⁵ | 22 ⁵ |
| 1979 | 787 | 331 | 42 | 83 | 20 | 24 |
| 1980 | 844 | 385 | 46 | 86 | 20 | 23 |
| All Census Metropolitan Areas - Ensemble des régions métropolitaines de recen- sement: | | | | | | |
| 1977 | 3,521 | 2,173 | 62 | 1,135 | 297 | 26 |
| 1978 | 3,662 | 2,153 | 59 | 1,197 | 275 | 23 |
| 1979 | 3,835 | 2,113 | 55 | 1,218 | 320 | 26 |
| 1980 | 4,045 | 2,357 | 58 | 1,281 | 333 | 26 |
| Other areas - Autres régions: | | | | | | |
| 1977 | 2,473 | 317 | 13 | 87 | 27 | 31 |
| 1978 | 2,637 | 343 | 13 | 93 | 30 ⁵ | 32 ⁵ |
| 1979 | 2,720 | 349 | 13 | 82 | 31 | 38 |
| 1980 | 2,741 | 341 | 12 | 103 | 36 | 35 |
| Canada: | | | | | | |
| 1977 | 5,994 | 2,490 | 42 | 1,222 | 324 | 27 |
| 1978 | 6,299 | 2,496 | 40 | 1,290 | 305 | 24 |
| 1979 | 6,555 | 2,462 | 38 | 1,301 | 351 | 27 |
| 1980 | 6,786 | 2,698 | 40 | 1,384 | 369 | 27 |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 9. Distribution of Commuters by Distance to Work and Primary Method of Transportation, Canada and Area Types, November 1980

TABLEAU 9. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail et le principal moyen de transport, Canada et certains genres de régions, novembre 1980

| Canada and area Canada et région | Total commuters Total navetteurs | Distance to work in miles ¹¹ – Distance parcourue en milles ¹¹ | | | | |
|---|---|--|-----------------|-----------------|-----------------|---------------------------|
| | | Less than 1 Moins de 1 | 1 - 2 | 3 - 5 | 6 - 12 | 13 and more 13 et plus |
| thousands – milliers | | | | | | |
| Canada: | | | | | | |
| Total | 9,193 | 1,059 | 1,916 | 2,285 | 2,231 | 1,701 |
| Automobile | 6,786 | 415 | 1,387 | 1,727 | 1,784 | 1,473 |
| Public transportation – Transports en commun | 1,384 | 22 ⁵ | 221 | 514 | 432 | 194 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 1,022 | 622 | 308 | 44 | 14 ⁵ | 34 |
| Selected Census Metropolitan Areas – Régions métropolitaines de recensement choisies: | | | | | | |
| Total | 4,807 | 335 | 792 | 1,312 | 1,479 | 889 |
| Automobile | 3,200 | 87 | 474 | 853 | 1,063 | 724 |
| Public transportation – Transports en commun | 1,195 | 18 ⁵ | 170 | 438 | 409 | 161 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 411 | 230 | 149 | 14 ⁵ | 6 | 6 |
| Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement: | | | | | | |
| Total | 1,039 | 95 | 268 | 358 | 209 | 110 |
| Automobile | 844 | 40 | 199 | 308 | 191 | 106 |
| Public transportation – Transports en commun | 86 | 6 | 23 ⁵ | 43 | 16 ⁵ | 6 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 109 | 54 | 45 | 6 | 6 | 6 |
| All Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement: | | | | | | |
| Total | 5,846 | 430 | 1,060 | 1,670 | 1,687 | 999 |
| Automobile | 4,045 | 127 | 673 | 1,160 | 1,255 | 830 |
| Public transportation – Transports en commun | 1,281 | 19 ⁵ | 193 | 481 | 424 | 163 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 520 | 285 | 195 | 27 ⁵ | 6 | 6 |
| Other areas – Autres régions: | | | | | | |
| Total | 3,346 | 628 | 856 | 616 | 544 | 702 |
| Automobile | 2,741 | 288 | 714 | 567 | 529 | 643 |
| Public transportation – Transports en commun | 102 | 6 | 28 | 32 | 6 | 30 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 502 | 338 | 113 | 16 ⁵ | 6 | 29 |
| per cent – pourcentage | | | | | | |
| Canada: | | | | | | |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Automobile | 74 | 39 | 72 | 76 | 80 | 87 |
| Public transportation – Transports en commun | 15 | 2 ⁵ | 12 | 23 | 19 | 11 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 11 | 59 | 16 | 2 | 1 ⁵ | 2 |
| Selected Census Metropolitan Areas – Régions métropolitaines de recensement choisies: | | | | | | |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Automobile | 67 | 26 | 60 | 65 | 72 | 81 |
| Public transportation – Transports en commun | 25 | 5 ⁵ | 22 | 33 | 28 | 18 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 9 | 69 | 19 | 1 ⁵ | 6 | 6 |
| Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement: | | | | | | |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Automobile | 81 | 42 | 74 | 86 | 91 | 96 |
| Public transportation – Transports en commun | 8 | 6 | 9 ⁵ | 12 | 8 ⁵ | 6 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 11 | 57 | 17 | 6 | 6 | 6 |
| All Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement: | | | | | | |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Automobile | 69 | 30 | 64 | 70 | 74 | 83 |
| Public transportation – Transports en commun | 22 | 4 ⁵ | 18 | 29 | 25 | 16 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 9 | 66 | 18 | 2 ⁵ | 6 | 6 |
| Other areas – Autres régions: | | | | | | |
| Total | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Automobile | 82 | 46 | 83 | 92 | 97 | 92 |
| Public transportation – Transports en commun | 3 | 6 | 3 | 5 | 6 | 4 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 15 | 54 | 13 | 3 ⁵ | 6 | 4 |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 10. Distribution of Commuters by Distance to Work, Canada and Provinces, November 1976 - 1980

| Province | Total ¹³ commuters | Distance to work in miles ¹¹ - Distance parcourue en milles ¹¹ | | | | | |
|------------------------------|-----------------------------------|--|-------|-------|----------------------|-----------------|---------------------------|
| | Total ¹³ navetteurs | Less than 1 Moins de 1 | 1 - 2 | 3 - 5 | 6 - 12 ¹⁷ | 13 - 22 | 23 and more 23 et plus |
| thousands - milliers | | | | | | | |
| Canada: | | | | | | | |
| 1976 | 8,181 | 1,130 | 1,561 | 1,347 | 1,845 | 791 | 475 |
| 1977 | 8,226 | 1,112 | 1,635 | 2,057 | 2,002 | 904 | 515 |
| 1978 | 8,596 | 1,010 | 1,793 | 2,134 | 2,137 | 924 | 597 |
| 1979 | 8,914 | 1,002 | 1,883 | 2,250 | 2,196 | 984 | 599 |
| 1980 | 9,193 | 1,059 | 1,916 | 2,285 | 2,231 | 1,106 | 594 |
| Newfoundland: | | | | | | | |
| 1976 | 136 | 31 | 38 | 29 | 15 | 7 ⁵ | 9 ⁵ |
| 1977 | 142 | 34 | 43 | 28 | 17 | 10 ⁵ | 10 ⁵ |
| 1978 | 145 | 29 | 42 | 31 | 20 | 10 | 12 |
| 1979 | 147 | 28 | 41 | 32 | 23 | 12 | 10 ⁵ |
| 1980 | 161 | 34 | 43 | 33 | 27 | 12 | 11 |
| Prince Edward Island: | | | | | | | |
| 1976 | 35 | 8 | 10 | 6 | 5 ⁵ | 3 ⁵ | 6 |
| 1977 | 33 | 8 | 8 | 8 | 6 | 6 | 6 |
| 1978 | 34 | 6 | 10 | 8 | 6 | 6 | 6 |
| 1979 | 35 | 5 ⁵ | 8 | 10 | 7 | 6 | 6 |
| 1980 | 34 | 6 | 8 | 6 | 7 | 4 ⁵ | 6 |
| Nova Scotia: | | | | | | | |
| 1976 | 254 | 48 | 57 | 52 | 46 | 28 | 18 |
| 1977 | 253 | 45 | 64 | 54 | 43 | 30 | 18 |
| 1978 | 272 | 43 | 65 | 58 | 54 | 30 | 21 |
| 1979 | 276 | 36 | 68 | 63 | 54 | 32 | 22 |
| 1980 | 278 | 38 | 67 | 62 | 33 | 32 | 20 |
| New Brunswick: | | | | | | | |
| 1976 | 199 | 35 | 46 | 46 | 31 | 17 | 18 |
| 1977 | 196 | 36 | 50 | 44 | 32 | 17 | 17 |
| 1978 | 214 | 35 | 51 | 47 | 43 | 21 | 17 |
| 1979 | 215 | 39 | 50 | 46 | 41 | 20 | 20 |
| 1980 | 219 | 33 | 51 | 50 | 26 | 21 | 17 |
| Quebec: | | | | | | | |
| 1976 | 2,116 | 318 | 393 | 452 | 494 | 217 | 90 |
| 1977 | 2,117 | 321 | 398 | 469 | 565 | 252 | 112 |
| 1978 | 2,208 | 300 | 415 | 501 | 623 | 253 | 116 |
| 1979 | 2,306 | 308 | 472 | 500 | 601 | 289 | 135 |
| 1980 | 2,318 | 352 | 433 | 523 | 578 | 311 | 120 |
| Ontario: | | | | | | | |
| 1976 | 3,226 | 354 | 594 | 808 | 719 | 343 | 223 |
| 1977 | 3,296 | 351 | 629 | 864 | 805 | 407 | 240 |
| 1978 | 3,429 | 311 | 701 | 873 | 826 | 413 | 306 |
| 1979 | 3,514 | 292 | 717 | 927 | 888 | 421 | 269 |
| 1980 | 3,592 | 304 | 735 | 908 | 880 | 483 | 282 |
| Manitoba: | | | | | | | |
| 1976 | 359 | 65 | 62 | 93 | 82 | 19 | 17 |
| 1977 | 353 | 55 | 67 | 101 | 91 | 24 | 15 |
| 1978 | 365 | 50 | 79 | 102 | 98 | 21 | 15 |
| 1979 | 372 | 50 | 80 | 107 | 99 | 20 | 16 |
| 1980 | 376 | 42 | 82 | 110 | 101 | 26 | 16 |
| Saskatchewan: | | | | | | | |
| 1976 | 272 | 65 | 77 | 67 | 32 | 13 ⁵ | 12 ⁵ |
| 1977 | 276 | 64 | 76 | 77 | 34 | 14 | 11 ⁵ |
| 1978 | 280 | 61 | 72 | 84 | 37 | 15 | 10 ⁵ |
| 1979 | 290 | 52 | 75 | 92 | 45 | 13 | 13 |
| 1980 | 306 | 63 | 83 | 91 | 41 | 16 | 13 |
| Alberta: | | | | | | | |
| 1976 | 678 | 98 | 111 | 155 | 207 | 53 | 31 |
| 1977 | 675 | 105 | 129 | 167 | 186 | 50 | 38 |
| 1978 | 713 | 84 | 153 | 191 | 179 | 58 | 47 |
| 1979 | 776 | 111 | 169 | 202 | 182 | 66 | 46 |
| 1980 | 860 | 100 | 190 | 226 | 213 | 79 | 51 |
| British Columbia: | | | | | | | |
| 1976 | 907 | 107 | 174 | 239 | 215 | 91 | 55 |
| 1977 | 884 | 94 | 171 | 244 | 225 | 99 | 52 |
| 1978 | 935 | 92 | 204 | 239 | 250 | 100 | 50 |
| 1979 | 981 | 81 | 202 | 270 | 256 | 107 | 65 |
| 1980 | 1,049 | 86 | 224 | 276 | 279 | 121 | 63 |

See footnote(s) at end of report.

TABLEAU 10. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail, Canada et provinces, novembre 1976-1980

| Total ¹³ commuters | Distance to work in miles ¹¹ – Distance parcourue en milles ¹¹ | | | | | | Province |
|-----------------------------------|--|-------|-------|-----------------|-----------------|---------------------------|------------------------|
| | Less than 1 Moins de 1 | 1 - 2 | 3 - 5 | 6 - 12 | 13 - 22 | 23 and more 23 et plus | |
| Total ¹³ navetteurs | | | | | | | |
| per cent – pourcentage | | | | | | | |
| 100 | 14 | 19 | 24 | 23 | 10 | 6 | Canada: |
| 100 | 14 | 20 | 25 | 24 | 11 | 6 | 1976 |
| 100 | 12 | 21 | 25 | 25 | 11 | 7 | 1977 |
| 100 | 11 | 21 | 25 | 25 | 11 | 7 | 1978 |
| 100 | 11 | 21 | 25 | 24 | 12 | 6 | 1979 |
| | | | | | | | 1980 |
| | | | | | | | Terre-Neuve: |
| 100 | 23 | 28 | 21 | 11 | 5 ⁵ | 7 ⁵ | 1976 |
| 100 | 24 | 30 | 20 | 12 | 7 ⁵ | 7 ⁵ | 1977 |
| 100 | 20 | 29 | 21 | 14 | 7 | 8 | 1978 |
| 100 | 19 | 28 | 22 | 16 | 8 | 7 ⁵ | 1979 |
| 100 | 21 | 27 | 20 | 17 | 7 | 7 | 1980 |
| | | | | | | | Île-du-Prince-Édouard: |
| 100 | 23 | 29 | 17 | 14 ⁵ | 9 ⁵ | 6 | 1976 |
| 100 | 24 | 24 | 24 | 6 | 6 | 6 | 1977 |
| 100 | 18 | 29 | 24 | 18 | 6 | 6 | 1978 |
| 100 | 14 ⁵ | 23 | 29 | 20 | 6 | 6 | 1979 |
| 100 | 18 | 23 | 18 | 21 | 12 ⁵ | 6 | 1980 |
| | | | | | | | Nouvelle-Écosse: |
| 100 | 19 | 22 | 20 | 18 | 11 | 7 | 1976 |
| 100 | 18 | 25 | 21 | 17 | 12 | 7 | 1977 |
| 100 | 16 | 24 | 21 | 20 | 11 | 8 | 1978 |
| 100 | 13 | 25 | 23 | 20 | 12 | 8 | 1979 |
| 100 | 14 | 24 | 22 | 12 | 11 | 7 | 1980 |
| | | | | | | | Nouveau-Brunswick: |
| 100 | 17 | 23 | 23 | 16 | 9 | 9 | 1976 |
| 100 | 18 | 26 | 22 | 16 | 9 | 9 | 1977 |
| 100 | 16 | 24 | 22 | 20 | 10 | 8 | 1978 |
| 100 | 18 | 23 | 21 | 19 | 9 | 9 | 1979 |
| 100 | 15 | 23 | 23 | 12 | 10 | 8 | 1980 |
| | | | | | | | Québec: |
| 100 | 15 | 19 | 21 | 23 | 10 | 4 | 1976 |
| 100 | 15 | 19 | 22 | 27 | 12 | 5 | 1977 |
| 100 | 14 | 19 | 23 | 28 | 12 | 5 | 1978 |
| 100 | 13 | 21 | 22 | 26 | 13 | 6 | 1979 |
| 100 | 15 | 19 | 23 | 25 | 13 | 5 | 1980 |
| | | | | | | | Ontario: |
| 100 | 11 | 18 | 25 | 22 | 11 | 7 | 1976 |
| 100 | 11 | 19 | 26 | 24 | 12 | 7 | 1977 |
| 100 | 9 | 20 | 26 | 24 | 12 | 9 | 1978 |
| 100 | 8 | 20 | 26 | 25 | 12 | 8 | 1979 |
| 100 | 8 | 20 | 25 | 24 | 13 | 8 | 1980 |
| | | | | | | | Manitoba: |
| 100 | 18 | 17 | 26 | 23 | 5 | 5 | 1976 |
| 100 | 16 | 19 | 29 | 26 | 7 | 4 | 1977 |
| 100 | 14 | 22 | 28 | 27 | 6 | 4 | 1978 |
| 100 | 13 | 22 | 29 | 27 | 5 | 4 | 1979 |
| 100 | 11 | 22 | 29 | 27 | 7 | 4 | 1980 |
| | | | | | | | Saskatchewan: |
| 100 | 24 | 28 | 25 | 11 | 5 ⁵ | 4 ⁵ | 1976 |
| 100 | 23 | 28 | 28 | 12 | 5 | 4 ⁵ | 1977 |
| 100 | 22 | 26 | 30 | 13 | 5 | 4 ⁵ | 1978 |
| 100 | 18 | 26 | 32 | 16 | 5 | 5 | 1979 |
| 100 | 21 | 27 | 30 | 13 | 5 | 4 | 1980 |
| | | | | | | | Alberta: |
| 100 | 14 | 15 | 23 | 31 | 8 | 5 | 1976 |
| 100 | 16 | 19 | 25 | 28 | 7 | 6 | 1977 |
| 100 | 12 | 22 | 27 | 25 | 8 | 7 | 1978 |
| 100 | 14 | 22 | 26 | 24 | 9 | 6 | 1979 |
| 100 | 12 | 22 | 26 | 25 | 9 | 6 | 1980 |
| | | | | | | | Colombie-Britannique: |
| 100 | 12 | 19 | 26 | 24 | 10 | 6 | 1976 |
| 100 | 11 | 19 | 28 | 25 | 11 | 6 | 1977 |
| 100 | 10 | 22 | 26 | 27 | 11 | 5 | 1978 |
| 100 | 8 | 21 | 28 | 26 | 11 | 7 | 1979 |
| 100 | 8 | 21 | 26 | 27 | 11 | 6 | 1980 |

Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 11. Distribution of Commuters by Distance to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980

| Selected Census Metropolitan Areas ⁷ | Total ¹³ commuters | Distance to work in miles ¹¹ - Distance parcourue en milles ¹¹ | | | | |
|---|--------------------------------|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Total ¹³ navetteurs | Less than 1 | 1 - 2 | 3 - 5 | 6 - 12 | 13 and more |
| | | Moins de 1 | | | | |
| thousands - milliers | | | | | | |
| Halifax: | | | | | | |
| 1976 | 95 | 15 ⁵ | 22 | 27 | 18 ⁵ | 9 ⁵ |
| 1977 | 90 | 15 ⁵ | 25 | 26 | 16 ⁵ | 6 |
| 1978 | 98 | 14 ⁵ | 24 | 29 | 22 | 6 |
| 1979 | 100 | 14 ⁵ | 24 | 30 | 23 | 6 |
| 1980 | 108 | 16 ⁵ | 25 | 32 | 23 | 12 ⁵ |
| Québec - Lévis: | | | | | | |
| 1976 | 196 | 30 ⁵ | 38 ⁵ | 51 | 50 ⁵ | 6 |
| 1977 | 170 | 25 ⁵ | 34 ⁵ | 47 ⁵ | 55 ⁵ | 6 |
| 1978 | 185 | 6 | 39 ⁵ | 50 | 60 | 6 |
| 1979 | 181 | 6 | 34 ⁵ | 46 ⁵ | 64 | 6 |
| 1980 | 189 | 25 ⁵ | 35 ⁵ | 51 | 61 | 6 |
| Montréal: | | | | | | |
| 1976 | 1,102 | 114 | 132 | 243 | 315 | 174 |
| 1977 | 1,089 | 93 | 144 | 273 | 356 | 222 |
| 1978 | 1,110 | 103 | 135 | 286 | 386 | 200 |
| 1979 | 1,159 | 90 | 178 | 281 | 369 | 240 |
| 1980 | 1,150 | 108 | 157 | 292 | 352 | 240 |
| Ottawa - Hull: | | | | | | |
| 1976 | 289 | 30 ⁵ | 44 ⁵ | 91 | 86 | 6 |
| 1977 | 290 | 30 ⁵ | 49 ⁵ | 93 | 95 | 6 |
| 1978 | 294 | 6 | 59 | 78 | 104 | 30 ⁵ |
| 1979 | 290 | 28 ⁵ | 51 ⁵ | 82 | 94 | 36 ⁵ |
| 1980 | 321 | 6 | 65 | 86 | 108 | 44 ⁵ |
| Toronto: | | | | | | |
| 1976 | 1,221 | 79 | 158 | 302 | 336 | 223 |
| 1977 | 1,227 | 81 | 176 | 316 | 368 | 286 |
| 1978 | 1,319 | 77 | 191 | 337 | 412 | 303 |
| 1979 | 1,380 | 68 | 217 | 372 | 430 | 293 |
| 1980 | 1,441 | 64 | 227 | 365 | 437 | 337 |
| Hamilton: | | | | | | |
| 1976 | 206 | 6 | 36 ⁵ | 56 | 55 | 37 ⁵ |
| 1977 | 207 | 6 | 36 ⁵ | 70 | 55 ⁵ | 36 ⁵ |
| 1978 | 212 | 6 | 36 ⁵ | 68 | 51 | 40 ⁵ |
| 1979 | 226 | 6 | 39 ⁵ | 75 | 64 | 35 ⁵ |
| 1980 | 218 | 6 | 41 ⁵ | 56 | 54 | 47 ⁵ |
| Winnipeg: | | | | | | |
| 1976 | 245 | 26 | 39 | 79 | 71 | 11 ⁵ |
| 1977 | 243 | 19 | 42 | 86 | 81 | 15 ⁵ |
| 1978 | 252 | 17 ⁵ | 50 | 87 | 85 | 12 ⁵ |
| 1979 | 250 | 16 ⁵ | 48 | 91 | 83 | 12 ⁵ |
| 1980 | 261 | 16 ⁵ | 50 | 92 | 85 | 18 |
| Calgary: | | | | | | |
| 1976 | 231 | 16 ⁵ | 32 | 57 | 96 | 18 ⁵ |
| 1977 | 217 | 12 ⁵ | 31 | 72 | 85 | 17 ⁵ |
| 1978 | 222 | 6 | 38 | 75 | 83 | 16 ⁵ |
| 1979 | 235 | 15 ⁵ | 40 | 79 | 82 | 18 ⁵ |
| 1980 | 267 | 16 ⁵ | 49 | 88 | 91 | 23 |
| Edmonton: | | | | | | |
| 1976 | 243 | 25 | 38 | 69 | 84 | 18 ⁵ |
| 1977 | 214 | 16 ⁵ | 40 | 65 | 75 | 17 ⁵ |
| 1978 | 242 | 20 ⁵ | 49 | 79 | 68 | 25 |
| 1979 | 251 | 23 | 49 | 84 | 69 | 26 |
| 1980 | 298 | 23 | 65 | 91 | 86 | 32 |
| Vancouver: | | | | | | |
| 1976 | 481 | 41 | 62 | 128 | 141 | 89 |
| 1977 | 466 | 33 ⁵ | 59 | 137 | 148 | 91 |
| 1978 | 476 | 29 ⁵ | 70 | 133 | 159 | 85 |
| 1979 | 517 | 27 ⁵ | 75 | 152 | 167 | 96 |
| 1980 | 554 | 32 ⁵ | 78 | 157 | 180 | 107 |
| All selected Census Metropolitan Areas: | | | | | | |
| 1976 | 4,308 | 391 | 601 | 1,103 | 1,252 | 611 |
| 1977 | 4,224 | 343 | 636 | 1,183 | 1,334 | 728 |
| 1978 | 4,409 | 330 | 692 | 1,224 | 1,429 | 735 |
| 1979 | 4,590 | 315 | 756 | 1,293 | 1,448 | 780 |
| 1980 | 4,807 | 335 | 792 | 1,312 | 1,479 | 889 |
| Other areas:⁹ | | | | | | |
| 1976 | 3,873 | 739 | 959 | 846 | 594 | 555 |
| 1977 | 4,002 | 769 | 999 | 875 | 668 | 691 |
| 1978 | 4,187 | 680 | 1,101 | 911 | 708 | 787 |
| 1979 | 4,357 | 687 | 1,127 | 957 | 748 | 803 |
| 1980 | 4,485 | 724 | 1,124 | 973 | 752 | 811 |
| Canada: | | | | | | |
| 1976 | 8,181 | 1,130 | 1,560 | 1,947 | 1,845 | 1,266 |
| 1977 | 8,226 | 1,112 | 1,635 | 2,057 | 2,002 | 1,419 |
| 1978 | 8,596 | 1,110 | 1,793 | 2,134 | 2,137 | 1,522 |
| 1979 | 8,914 | 1,002 | 1,883 | 2,250 | 2,196 | 1,583 |
| 1980 | 9,193 | 1,059 | 1,916 | 2,285 | 2,231 | 1,701 |

See footnote(s) at end of report.

TABLEAU 11. Répartition des navetteurs selon la distance parcourue pour se rendre au travail, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980

| Total ¹³ commuters | Distance to work in miles ¹¹ - Distance parcourue en milles ¹¹ | | | | | Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷ |
|-----------------------------------|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|---|
| Total ¹³ navetteurs | Less than 1 | 1-2 | 3-5 | 6-12 | 13 and more | |
| per cent - pourcentage | Moins de 1 | | | | 13 et plus | |
| 100 | 16 ⁵ | 23 | 28 | 19 ⁵ | 9 ⁵ | Halifax: |
| 100 | 17 ⁵ | 28 | 29 | 18 ⁵ | 6 | 1976 |
| 100 | 14 ⁵ | 25 | 30 | 22 | 6 | 1977 |
| 100 | 14 ⁵ | 24 | 30 | 23 | 6 | 1978 |
| 100 | 15 ⁵ | 23 | 30 | 21 | 11 ⁵ | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 15 ⁵ | 19 ⁵ | 26 | 26 ⁵ | 6 | Québec - Lévis: |
| 100 | 15 ⁵ | 20 ⁵ | 28 ⁵ | 32 ⁵ | 6 | 1976 |
| 100 | 6 | 21 ⁵ | 27 | 32 | 6 | 1977 |
| 100 | 6 | 19 ⁵ | 25 ⁵ | 35 | 6 | 1978 |
| 100 | 13 ⁵ | 19 ⁵ | 27 | 32 | 6 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 10 | 12 | 22 | 29 | 16 | Montréal: |
| 100 | 9 | 13 | 25 | 33 | 20 | 1976 |
| 100 | 9 | 12 | 26 | 35 | 18 | 1977 |
| 100 | 8 | 15 | 24 | 32 | 21 | 1978 |
| 100 | 9 | 14 | 25 | 31 | 21 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 10 ⁵ | 15 ⁵ | 31 | 30 | 6 | Ottawa - Hull: |
| 100 | 10 ⁵ | 17 ⁵ | 32 | 33 | 6 | 1976 |
| 100 | 6 | 20 | 27 | 35 | 10 ⁵ | 1977 |
| 100 | 10 ⁵ | 18 ⁵ | 28 | 32 | 12 ⁵ | 1978 |
| 100 | 6 | 20 | 27 | 34 | 14 ⁵ | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 6 | 13 | 25 | 28 | 19 | Toronto: |
| 100 | 7 | 14 | 26 | 30 | 23 | 1976 |
| 100 | 6 | 15 | 26 | 31 | 23 | 1977 |
| 100 | 5 | 16 | 27 | 31 | 21 | 1978 |
| 100 | 4 | 16 | 25 | 30 | 23 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 6 | 17 ⁵ | 27 | 27 | 18 ⁵ | Hamilton: |
| 100 | 6 | 17 ⁵ | 32 | 25 ⁵ | 16 ⁵ | 1976 |
| 100 | 6 | 17 ⁵ | 32 | 24 | 19 ⁵ | 1977 |
| 100 | 6 | 17 ⁵ | 33 | 28 | 16 ⁵ | 1978 |
| 100 | 6 | 19 ⁵ | 26 | 25 | 22 ⁵ | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 11 | 16 | 32 | 29 | 4 ⁵ | Winnipeg: |
| 100 | 8 | 17 | 35 | 33 | 6 ⁵ | 1976 |
| 100 | 7 ⁵ | 20 | 35 | 34 | 5 ⁵ | 1977 |
| 100 | 6 ⁵ | 19 | 36 | 33 | 5 ⁵ | 1978 |
| 100 | 6 ⁵ | 19 | 35 | 33 | 7 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 7 ⁵ | 13 | 25 | 42 | 8 ⁵ | Calgary: |
| 100 | 6 ⁵ | 14 | 33 | 39 | 7 ⁵ | 1976 |
| 100 | 6 | 17 | 34 | 37 | 7 ⁵ | 1977 |
| 100 | 6 ⁵ | 17 | 34 | 35 | 8 ⁵ | 1978 |
| 100 | 6 ⁵ | 18 | 33 | 34 | 9 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 10 | 16 | 28 | 35 | 7 ⁵ | Edmonton: |
| 100 | 7 ⁵ | 19 | 30 | 35 | 8 ⁵ | 1976 |
| 100 | 8 ⁵ | 20 | 33 | 28 | 10 | 1977 |
| 100 | 9 | 20 | 34 | 28 | 10 | 1978 |
| 100 | 8 | 22 | 31 | 29 | 11 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 9 | 13 | 27 | 29 | 18 | Vancouver: |
| 100 | 7 ⁵ | 13 | 29 | 32 | 19 | 1976 |
| 100 | 6 ⁵ | 15 | 28 | 33 | 18 | 1977 |
| 100 | 5 ⁵ | 15 | 29 | 32 | 19 | 1978 |
| 100 | 6 ⁵ | 14 | 28 | 33 | 19 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 9 | 14 | 26 | 29 | 14 | Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies: |
| 100 | 8 | 15 | 28 | 32 | 17 | 1976 |
| 100 | 8 | 16 | 28 | 32 | 17 | 1977 |
| 100 | 7 | 17 | 27 | 32 | 17 | 1978 |
| 100 | 7 | 17 | 27 | 32 | 17 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 19 | 25 | 22 | 15 | 17 | Autres régions ⁹ : |
| 100 | 19 | 25 | 22 | 17 | 17 | 1976 |
| 100 | 16 | 26 | 22 | 17 | 17 | 1977 |
| 100 | 16 | 26 | 22 | 17 | 19 | 1978 |
| 100 | 16 | 26 | 22 | 17 | 18 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 14 | 19 | 24 | 23 | 16 | Canada: |
| 100 | 14 | 20 | 25 | 24 | 17 | 1976 |
| 100 | 13 | 21 | 25 | 25 | 18 | 1977 |
| 100 | 11 | 21 | 25 | 25 | 18 | 1978 |
| 100 | 12 | 21 | 25 | 24 | 19 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |

Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 12. Distribution of Commuters by Time to Work and Primary Method of Transportation, Canada and Area Types, November 1980

TABLEAU 12. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet et le principal moyen de transport, Canada et certains genres de régions, novembre 1980

| Canada and areas Canada et régions | Total commuters Total navetteurs | Time to work in minutes – Durée du déplacement en minutes | | | |
|--|---|---|--------------|-----------------|---------------------------|
| | | Less than 13 Moins de 13 | 13-22 | 23-32 | 33 and more 33 et plus |
| thousands – milliers | | | | | |
| Canada: | | | | | |
| Total | 9,193 | 3,437 | 2,785 | 1,582 | 1,388 |
| Automobile | 6,786 | 2,620 | 2,228 | 1,150 | 788 |
| Public transportation – Transports en commun | 1,384 | 113 | 333 | 372 | 566 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 1,022 | 704 | 224 | 59 | 35 |
| Selected Census Metropolitan Areas – Régions métropolitaines de recensement choisies: | | | | | |
| Total | 4,807 | 1,240 | 1,512 | 1,088 | 967 |
| Automobile | 3,200 | 888 | 1,132 | 740 | 440 |
| Public transportation – Transports en commun | 1,195 | 96 | 270 | 323 | 516 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 411 | 265 | 110 | 25 ⁵ | 6 |
| Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement: | | | | | |
| Total | 1,039 | 442 | 392 | 138 | 67 |
| Automobile | 844 | 366 | 332 | 101 | 45 |
| Public transportation – Transports en commun | 86 | 6 | 31 | 26 ⁵ | 19 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 109 | 66 | 29 | 6 | 6 |
| All Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement: | | | | | |
| Total | 5,846 | 1,682 | 1,904 | 1,226 | 1,034 |
| Automobile | 4,045 | 1,255 | 1,464 | 841 | 485 |
| Public transportation – Transports en commun | 1,281 | 96 | 301 | 349 | 535 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 520 | 331 | 138 | 36 | 15 ⁵ |
| Other areas - Autres régions: | | | | | |
| Total | 3,346 | 1,755 | 882 | 356 | 354 |
| Automobile | 2,741 | 1,365 | 764 | 309 | 303 |
| Public transportation – Transports en commun | 102 | 17 ⁵ | 31 | 23 ⁵ | 31 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 502 | 373 | 86 | 23 ⁵ | 20 ⁵ |
| per cent – pourcentage | | | | | |
| Canada: | | | | | |
| Total | 100 | 37 | 30 | 17 | 15 |
| Automobile | 100 | 39 | 33 | 17 | 12 |
| Public transportation – Transports en commun | 100 | 8 | 24 | 27 | 41 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 100 | 69 | 22 | 6 | 3 |
| Selected Census Metropolitan Areas – Régions métropolitaines de recensement choisies: | | | | | |
| Total | 100 | 26 | 32 | 23 | 20 |
| Automobile | 100 | 28 | 35 | 23 | 14 |
| Public transportation – Transports en commun | 100 | 7 | 23 | 27 | 43 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 100 | 65 | 27 | 6 ⁵ | 6 |
| Other Census Metropolitan Areas – Autres régions métropolitaines de recensement: | | | | | |
| Total | 100 | 43 | 38 | 13 | 6 |
| Automobile | 100 | 43 | 39 | 12 | 5 |
| Public transportation – Transports en commun | 100 | 6 | 36 | 30 ⁵ | 22 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 100 | 61 | 27 | 6 | 6 |
| All Census Metropolitan Areas – Toutes les régions métropolitaines de recensement: | | | | | |
| Total | 100 | 29 | 33 | 21 | 18 |
| Automobile | 100 | 31 | 36 | 21 | 12 |
| Public transportation – Transports en commun | 100 | 8 | 24 | 27 | 42 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 100 | 64 | 27 | 7 | 3 ⁵ |
| Other areas – Autres régions: | | | | | |
| Total | 100 | 52 | 26 | 11 | 11 |
| Automobile | 100 | 50 | 28 | 11 | 11 |
| Public transportation – Transports en commun | 100 | 17 ⁵ | 30 | 23 ⁵ | 30 |
| Other ¹² – Autres ¹² | 100 | 74 | 17 | 5 ⁵ | 4 ⁵ |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 13. Distribution of Commuters by Time to Work, Canada and Provinces, November 1976 - 1980

TABLEAU 13. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet, Canada et provinces, novembre 1976 - 1980

| Province | Total ¹⁴ commuters | Time to work in minutes Durée du déplacement en minutes | | | | Total ¹⁴ commuters | Time to work in minutes Durée du déplacement en minutes | | | |
|--|-----------------------------------|--|---------|----------------|-----------------|-----------------------------------|--|---------|-----------------|----------------|
| | Total ¹⁴ navetteurs | Less than 13 | 13 - 22 | 23 - 32 | 33 and more | Total ¹⁴ navetteurs | Less than 13 | 13 - 22 | 23 - 32 | 33 and more |
| | | Moins de 13 | | | 33 et plus | | Moins de 13 | | | 33 et plus |
| | thousands - milliers | | | | | per cent - pourcentage | | | | |
| Canada: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 8,181 | 2,356 | 2,523 | 1,488 | 1,237 | 100 | 35 | 31 | 17 | 15 |
| 1977 | 8,226 | 3,014 | 2,470 | 1,458 | 1,284 | 100 | 37 | 30 | 18 | 16 |
| 1978 | 8,596 | 3,087 | 2,631 | 1,507 | 1,371 | 100 | 36 | 31 | 18 | 16 |
| 1979 | 8,914 | 3,273 | 2,722 | 1,551 | 1,367 | 100 | 37 | 31 | 17 | 15 |
| 1980 | 9,193 | 3,437 | 2,786 | 1,582 | 1,388 | 100 | 37 | 30 | 17 | 15 |
| Newfoundland - Terre-Neuve: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 136 | 72 | 36 | 12 | 12 | 100 | 53 | 26 | 9 | 9 |
| 1977 | 142 | 81 | 34 | 14 | 14 | 100 | 57 | 24 | 10 | 10 |
| 1978 | 145 | 79 | 34 | 15 | 17 | 100 | 55 | 23 | 10 | 12 |
| 1979 | 147 | 82 | 37 | 15 | 12 | 100 | 56 | 25 | 10 | 8 |
| 1980 | 161 | 87 | 43 | 17 | 14 | 100 | 54 | 27 | 11 | 9 |
| Prince Edward Island - Île-du-Prince-Édouard: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 35 | 20 | 8 | 6 | 6 | 100 | 57 | 23 | 11 | 6 |
| 1977 | 33 | 20 | 9 | 6 | 6 | 100 | 61 | 27 | 6 | 6 |
| 1978 | 34 | 21 | 9 | 6 | 6 | 100 | 62 | 27 | 6 | 6 |
| 1979 | 35 | 21 | 11 | 6 | 6 | 100 | 60 | 31 | 6 | 6 |
| 1980 | 34 | 18 | 10 | 4 ⁵ | 6 | 100 | 53 | 29 | 12 ⁵ | 6 |
| Nova Scotia - Nouvelle-Écosse: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 254 | 107 | 72 | 41 | 31 | 100 | 42 | 28 | 16 | 12 |
| 1977 | 253 | 112 | 70 | 41 | 31 | 100 | 44 | 28 | 16 | 12 |
| 1978 | 272 | 115 | 79 | 45 | 33 | 100 | 42 | 29 | 17 | 12 |
| 1979 | 276 | 118 | 80 | 47 | 32 | 100 | 43 | 29 | 17 | 12 |
| 1980 | 278 | 115 | 86 | 45 | 31 | 100 | 41 | 31 | 16 | 11 |
| New Brunswick - Nouveau-Brunswick: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 199 | 88 | 60 | 25 | 20 | 100 | 44 | 30 | 13 | 10 |
| 1977 | 196 | 96 | 57 | 25 | 19 | 100 | 49 | 29 | 13 | 10 |
| 1978 | 214 | 100 | 68 | 26 | 20 | 100 | 47 | 32 | 12 | 9 |
| 1979 | 215 | 110 | 61 | 25 | 22 | 100 | 51 | 28 | 12 | 10 |
| 1980 | 219 | 105 | 68 | 27 | 19 | 100 | 48 | 31 | 12 | 9 |
| Québec: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 2,116 | 747 | 502 | 367 | 364 | 100 | 35 | 28 | 17 | 17 |
| 1977 | 2,117 | 782 | 597 | 357 | 381 | 100 | 37 | 28 | 17 | 18 |
| 1978 | 2,208 | 827 | 642 | 368 | 371 | 100 | 38 | 29 | 17 | 17 |
| 1979 | 2,306 | 883 | 656 | 394 | 372 | 100 | 38 | 28 | 17 | 16 |
| 1980 | 2,318 | 919 | 655 | 382 | 362 | 100 | 40 | 28 | 17 | 16 |
| Ontario: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 3,226 | 1,006 | 1,031 | 603 | 532 | 100 | 31 | 32 | 19 | 16 |
| 1977 | 3,296 | 1,077 | 1,024 | 625 | 570 | 100 | 33 | 31 | 19 | 17 |
| 1978 | 3,429 | 1,092 | 1,075 | 639 | 623 | 100 | 32 | 31 | 19 | 18 |
| 1979 | 3,514 | 1,134 | 1,130 | 654 | 597 | 100 | 32 | 32 | 19 | 17 |
| 1980 | 3,592 | 1,204 | 1,122 | 647 | 619 | 100 | 34 | 31 | 18 | 17 |
| Manitoba: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 359 | 130 | 110 | 73 | 40 | 100 | 36 | 31 | 20 | 11 |
| 1977 | 353 | 127 | 112 | 70 | 45 | 100 | 36 | 32 | 20 | 13 |
| 1978 | 365 | 122 | 116 | 82 | 44 | 100 | 33 | 32 | 23 | 12 |
| 1979 | 372 | 130 | 123 | 72 | 47 | 100 | 35 | 33 | 19 | 13 |
| 1980 | 376 | 130 | 123 | 81 | 41 | 100 | 35 | 33 | 22 | 11 |
| Saskatchewan: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 272 | 140 | 89 | 24 | 11 ⁵ | 100 | 51 | 33 | 9 | 4 ⁵ |
| 1977 | 276 | 151 | 90 | 23 | 12 | 100 | 55 | 33 | 8 | 4 |
| 1978 | 280 | 144 | 96 | 27 | 12 | 100 | 51 | 34 | 10 | 4 |
| 1979 | 290 | 152 | 100 | 23 | 15 | 100 | 52 | 35 | 8 | 5 |
| 1980 | 306 | 165 | 97 | 33 | 12 | 100 | 54 | 32 | 11 | 4 |
| Alberta: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 678 | 224 | 224 | 135 | 84 | 100 | 33 | 33 | 20 | 12 |
| 1977 | 675 | 243 | 206 | 141 | 84 | 100 | 36 | 31 | 21 | 12 |
| 1978 | 713 | 234 | 226 | 142 | 110 | 100 | 33 | 32 | 20 | 15 |
| 1979 | 776 | 291 | 236 | 137 | 111 | 100 | 38 | 30 | 18 | 14 |
| 1980 | 860 | 310 | 267 | 168 | 114 | 100 | 36 | 31 | 20 | 13 |
| British Columbia - Colombie-Britannique: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 907 | 322 | 290 | 144 | 139 | 100 | 37 | 32 | 16 | 15 |
| 1977 | 884 | 327 | 271 | 158 | 128 | 100 | 37 | 31 | 18 | 14 |
| 1978 | 935 | 352 | 284 | 160 | 140 | 100 | 38 | 30 | 17 | 15 |
| 1979 | 981 | 353 | 287 | 182 | 160 | 100 | 36 | 29 | 19 | 16 |
| 1980 | 1,049 | 383 | 314 | 177 | 174 | 100 | 37 | 30 | 17 | 17 |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 14. Distribution of Commuters by Time to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976-1980

TABLEAU 14. Répartition des navetteurs selon la durée du trajet, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980

| Selected Census Metropolitan Areas ⁷ Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷ | Total ¹⁴ commuters Total ¹⁴ navetteurs | Time to work in minutes Durée du déplacement en minutes | | | | Total ¹⁴ commuters Total ¹⁴ navetteurs | Time to work in minutes Durée du déplacement en minutes | | | |
|---|---|--|---------|-----------------|---------------------------|---|--|---------|-----------------|---------------------------|
| | thousands - milliers | Less than 13 Moins de 13 | 13 - 22 | 23 - 32 | 33 and more 33 et plus | per cent - pourcentage | Less than 13 Moins de 13 | 13 - 22 | 23 - 32 | 33 and more 33 et plus |
| | | | | | | | | | | |
| Halifax: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 95 | 29 | 33 | 19 | 13 ⁵ | 100 | 31 | 35 | 20 | 14 ⁵ |
| 1977 | 90 | 30 | 31 | 19 ⁵ | 10 ⁵ | 100 | 33 | 34 | 21 ⁵ | 11 ⁵ |
| 1978 | 98 | 30 | 37 | 20 | 11 ⁵ | 100 | 31 | 38 | 20 | 11 ⁵ |
| 1979 | 100 | 33 | 37 | 19 ⁵ | 10 ⁵ | 100 | 33 | 37 | 19 ⁵ | 18 ⁵ |
| 1980 | 108 | 32 | 41 | 25 | 10 ⁵ | 100 | 30 | 38 | 23 | 9 ⁵ |
| Québec - Lévis: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 196 | 76 | 74 | 27 ⁵ | 6 | 100 | 39 | 38 | 14 ⁵ | 6 |
| 1977 | 170 | 62 | 69 | 26 ⁵ | 6 | 100 | 36 | 41 | 15 ⁵ | 6 |
| 1978 | 185 | 77 | 76 | 24 ⁵ | 6 | 100 | 42 | 41 | 13 ⁵ | 6 |
| 1979 | 181 | 69 | 72 | 26 ⁵ | 6 | 100 | 38 | 40 | 14 ⁵ | 6 |
| 1980 | 189 | 72 | 74 | 28 ⁵ | 6 | 100 | 38 | 39 | 15 ⁵ | 6 |
| Montréal: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 1,102 | 232 | 302 | 266 | 282 | 100 | 21 | 27 | 24 | 26 |
| 1977 | 1,089 | 242 | 302 | 254 | 292 | 100 | 22 | 28 | 23 | 27 |
| 1978 | 1,110 | 260 | 311 | 256 | 282 | 100 | 23 | 28 | 23 | 25 |
| 1979 | 1,159 | 275 | 340 | 267 | 277 | 100 | 24 | 29 | 29 | 24 |
| 1980 | 1,150 | 294 | 339 | 257 | 260 | 100 | 26 | 30 | 22 | 23 |
| Ottawa - Hull: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 289 | 79 | 110 | 65 | 30 ⁵ | 100 | 27 | 38 | 22 | 10 ⁵ |
| 1977 | 290 | 79 | 105 | 65 | 41 ⁵ | 100 | 27 | 36 | 22 | 14 ⁵ |
| 1978 | 294 | 78 | 115 | 68 | 33 ⁵ | 100 | 27 | 39 | 23 | 11 ⁵ |
| 1979 | 290 | 80 | 105 | 60 | 46 ⁵ | 100 | 28 | 36 | 21 | 16 ⁵ |
| 1980 | 321 | 83 | 113 | 72 | 53 ⁵ | 100 | 26 | 35 | 22 | 17 ⁵ |
| Toronto: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 1,221 | 237 | 339 | 303 | 311 | 100 | 19 | 28 | 25 | 25 |
| 1977 | 1,227 | 253 | 336 | 304 | 334 | 100 | 21 | 27 | 25 | 27 |
| 1978 | 1,319 | 273 | 365 | 336 | 345 | 100 | 21 | 28 | 26 | 26 |
| 1979 | 1,380 | 288 | 404 | 343 | 345 | 100 | 21 | 29 | 25 | 25 |
| 1980 | 1,441 | 326 | 404 | 339 | 371 | 100 | 23 | 28 | 24 | 26 |
| Hamilton: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 206 | 46 | 82 | 41 ⁵ | 31 ⁵ | 100 | 22 | 40 | 20 ⁵ | 15 ⁵ |
| 1977 | 217 | 35 | 90 | 44 ⁵ | 6 | 100 | 16 | 41 | 20 ⁵ | 6 |
| 1978 | 212 | 60 | 90 | 39 ⁵ | 6 | 100 | 28 | 43 | 18 ⁵ | 6 |
| 1979 | 226 | 67 | 91 | 45 ⁵ | 6 | 100 | 30 | 40 | 20 ⁵ | 6 |
| 1980 | 218 | 65 | 84 | 43 ⁵ | 25 ⁵ | 100 | 30 | 39 | 20 ⁵ | 12 ⁵ |
| Winnipeg: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 245 | 64 | 89 | 60 | 29 | 100 | 26 | 36 | 24 | 12 |
| 1977 | 243 | 61 | 89 | 60 | 33 | 100 | 25 | 37 | 25 | 14 |
| 1978 | 252 | 59 | 91 | 71 | 31 | 100 | 23 | 36 | 28 | 12 |
| 1979 | 250 | 58 | 98 | 61 | 33 | 100 | 23 | 39 | 24 | 13 |
| 1980 | 261 | 66 | 96 | 69 | 30 | 100 | 25 | 37 | 26 | 12 |
| Calgary: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 231 | 54 | 88 | 51 | 35 | 100 | 23 | 38 | 22 | 15 |
| 1977 | 217 | 46 | 79 | 64 | 27 | 100 | 21 | 36 | 29 | 12 |
| 1978 | 222 | 45 | 83 | 56 | 38 | 100 | 20 | 37 | 25 | 17 |
| 1979 | 235 | 57 | 81 | 55 | 42 | 100 | 24 | 35 | 23 | 18 |
| 1980 | 267 | 64 | 94 | 66 | 42 | 100 | 24 | 35 | 25 | 16 |
| Edmonton: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 243 | 60 | 89 | 61 | 27 | 100 | 25 | 37 | 25 | 11 |
| 1977 | 214 | 55 | 82 | 49 | 28 | 100 | 26 | 38 | 23 | 13 |
| 1978 | 242 | 59 | 89 | 60 | 34 | 100 | 24 | 37 | 25 | 14 |
| 1979 | 251 | 69 | 95 | 54 | 33 | 100 | 28 | 38 | 22 | 13 |
| 1980 | 298 | 85 | 109 | 72 | 32 | 100 | 29 | 37 | 24 | 11 |
| Vancouver: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 481 | 108 | 161 | 102 | 102 | 100 | 22 | 33 | 21 | 21 |
| 1977 | 466 | 123 | 143 | 109 | 92 | 100 | 26 | 31 | 23 | 20 |
| 1978 | 476 | 126 | 140 | 110 | 100 | 100 | 27 | 29 | 23 | 21 |
| 1979 | 517 | 125 | 154 | 124 | 114 | 100 | 24 | 30 | 24 | 22 |
| 1980 | 554 | 151 | 159 | 117 | 128 | 100 | 27 | 29 | 21 | 23 |
| All selected Census Metropolitan Areas - Toutes les régions métropolitaines de recensement choisies: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 4,308 | 985 | 1,367 | 995 | 873 | 100 | 23 | 32 | 23 | 20 |
| 1977 | 4,224 | 1,008 | 1,327 | 995 | 894 | 100 | 24 | 31 | 24 | 21 |
| 1978 | 4,409 | 1,067 | 1,396 | 1,040 | 906 | 100 | 24 | 32 | 24 | 21 |
| 1979 | 4,590 | 1,122 | 1,478 | 1,055 | 935 | 100 | 24 | 32 | 23 | 20 |
| 1980 | 4,807 | 1,240 | 1,512 | 1,088 | 967 | 100 | 26 | 32 | 23 | 20 |
| Others areas⁹ - Autres régions⁹: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 3,873 | 1,876 | 1,156 | 431 | 365 | 100 | 48 | 30 | 12 | 9 |
| 1977 | 4,002 | 2,002 | 1,142 | 463 | 391 | 100 | 50 | 29 | 11 | 10 |
| 1978 | 4,187 | 2,019 | 1,235 | 467 | 465 | 100 | 48 | 30 | 11 | 11 |
| 1979 | 4,324 | 2,152 | 1,244 | 496 | 432 | 100 | 50 | 29 | 11 | 10 |
| 1980 | 4,385 | 2,197 | 1,274 | 493 | 421 | 100 | 50 | 29 | 11 | 10 |
| Canada: | | | | | | | | | | |
| 1976 | 8,181 | 2,856 | 2,523 | 1,428 | 1,237 | 100 | 35 | 31 | 17 | 15 |
| 1977 | 8,226 | 3,014 | 2,470 | 1,458 | 1,284 | 100 | 37 | 30 | 18 | 16 |
| 1978 | 8,596 | 3,087 | 2,631 | 1,507 | 1,371 | 100 | 36 | 31 | 18 | 16 |
| 1979 | 8,914 | 3,273 | 2,722 | 1,551 | 1,367 | 100 | 37 | 30 | 17 | 15 |
| 1980 | 9,193 | 3,437 | 2,786 | 1,582 | 1,388 | 100 | 37 | 30 | 17 | 15 |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 15. Size of Automobile Driven to Work, Canada and Provinces, November 1976-1980

| Province | Total ¹⁵ commuters | Size of automobile ¹⁶ – Taille des automobiles ¹⁶ | | | | |
|------------------------------|-----------------------------------|---|----------------|----------------|------------------------|----------------|
| | Total ¹⁵ navetteurs | Size 4 (largest) | Size 3 | Size 2 | Size 1 (smallest) | Other |
| | | Taille 4 (plus grande) | Taille 3 | Taille 2 | Taille 1 (plus petite) | Autres |
| | thousands – milliers | | | | | |
| Canada: | | | | | | |
| 1976 | 4,695 | 1,257 | 990 | 1,036 | 866 | 546 |
| 1977 | 4,802 | 1,082 | 1,053 | 1,092 | 969 | 605 |
| 1978 | 5,055 | 1,965 | 1,130 | 1,195 | 1,060 | 704 |
| 1979 | 5,246 | 815 | 1,198 | 1,309 | 1,125 | 799 |
| 1980 | 5,554 | 703 | 1,240 | 1,415 | 1,288 | 907 |
| Newfoundland: | | | | | | |
| 1976 | 77 | 16 | 18 | 18 | 12 | 14 |
| 1977 | 80 | 12 | 19 | 23 | 13 | 13 |
| 1978 | 81 | 13 | 16 | 24 | 15 | 13 |
| 1979 | 83 | 8 ⁵ | 16 | 28 | 15 | 17 |
| 1980 | 92 | 6 ⁵ | 19 | 27 | 19 | 23 |
| Prince Edward Island: | | | | | | |
| 1976 | 21 | 5 ⁵ | 5 ⁵ | 5 ⁵ | 6 | 6 |
| 1977 | 20 | 6 | 5 ⁵ | 5 ⁵ | 6 | 6 |
| 1978 | 22 | 6 | 5 | 6 | 6 | 6 |
| 1979 | 23 | 4 ⁵ | 4 ⁵ | 6 | 5 ⁵ | 6 |
| 1980 | 22 | 6 | 5 | 6 | 4 ⁵ | 4 ⁵ |
| Nova Scotia: | | | | | | |
| 1976 | 142 | 28 | 28 | 38 | 27 | 21 |
| 1977 | 146 | 23 | 32 | 38 | 31 | 22 |
| 1978 | 160 | 24 | 33 | 43 | 33 | 28 |
| 1979 | 164 | 18 | 32 | 52 | 35 | 27 |
| 1980 | 166 | 13 | 29 | 44 | 41 | 40 |
| New Brunswick: | | | | | | |
| 1976 | 119 | 29 | 26 | 26 | 21 | 16 |
| 1977 | 116 | 25 | 26 | 26 | 21 | 17 |
| 1978 | 130 | 28 | 29 | 28 | 23 | 22 |
| 1979 | 133 | 17 | 29 | 32 | 27 | 27 |
| 1980 | 141 | 17 | 30 | 36 | 30 | 29 |
| Quebec: | | | | | | |
| 1976 | 1,080 | 297 | 268 | 273 | 176 | 66 |
| 1977 | 1,128 | 266 | 301 | 294 | 204 | 63 |
| 1978 | 1,191 | 250 | 316 | 322 | 212 | 90 |
| 1979 | 1,268 | 184 | 365 | 356 | 251 | 112 |
| 1980 | 1,304 | 163 | 339 | 273 | 305 | 122 |
| Ontario: | | | | | | |
| 1976 | 1,844 | 558 | 396 | 400 | 336 | 154 |
| 1977 | 1,924 | 456 | 430 | 451 | 385 | 201 |
| 1978 | 2,020 | 406 | 472 | 486 | 413 | 243 |
| 1979 | 2,055 | 346 | 492 | 523 | 426 | 267 |
| 1980 | 2,143 | 302 | 517 | 576 | 472 | 277 |
| Manitoba: | | | | | | |
| 1976 | 195 | 62 | 40 | 41 | 29 | 24 |
| 1977 | 199 | 54 | 40 | 41 | 31 | 33 |
| 1978 | 206 | 45 | 45 | 44 | 36 | 36 |
| 1979 | 203 | 43 | 45 | 49 | 33 | 33 |
| 1980 | 220 | 36 | 51 | 51 | 42 | 42 |
| Saskatchewan: | | | | | | |
| 1976 | 172 | 56 | 36 | 28 | 18 | 34 |
| 1977 | 181 | 46 | 38 | 27 | 33 | 38 |
| 1978 | 182 | 38 | 37 | 34 | 30 | 43 |
| 1979 | 190 | 39 | 41 | 32 | 31 | 47 |
| 1980 | 199 | 27 | 39 | 37 | 37 | 61 |
| Alberta: | | | | | | |
| 1976 | 430 | 111 | 77 | 78 | 71 | 93 |
| 1977 | 422 | 103 | 79 | 72 | 77 | 92 |
| 1978 | 444 | 86 | 86 | 80 | 90 | 101 |
| 1979 | 485 | 87 | 88 | 96 | 88 | 126 |
| 1980 | 561 | 80 | 118 | 116 | 104 | 143 |
| British Columbia: | | | | | | |
| 1976 | 612 | 95 | 95 | 128 | 170 | 124 |
| 1977 | 585 | 93 | 84 | 116 | 170 | 123 |
| 1978 | 617 | 73 | 89 | 128 | 202 | 125 |
| 1979 | 641 | 69 | 84 | 136 | 215 | 138 |
| 1980 | 706 | 58 | 94 | 151 | 234 | 167 |

See footnote(s) at end of report.

TABLEAU 15. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, Canada et provinces, novembre 1976 - 1980

| Total15 commuters | Size of automobile ¹⁶ - Taille des automobiles ¹⁶ | | | | | Province |
|------------------------|---|-----------------|-----------------|------------------------|-----------------|------------------------|
| | Size 4 (largest) | Size 3 | Size 2 | Size 1 (smallest) | Other | |
| | Taille 4 (plus grande) | Taille 3 | Taille 2 | Taille 1 (plus petite) | Autres | |
| per cent - pourcentage | | | | | | |
| 100 | 27 | 21 | 22 | 18 | 12 | Canada: |
| 100 | 23 | 22 | 23 | 20 | 13 | 1976 |
| 100 | 19 | 22 | 24 | 21 | 14 | 1977 |
| 100 | 16 | 23 | 25 | 21 | 15 | 1978 |
| 100 | 13 | 22 | 25 | 23 | 16 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 21 | 23 | 23 | 16 | 18 | Terre-Neuve: |
| 100 | 15 | 24 | 29 | 16 | 16 | 1976 |
| 100 | 16 | 20 | 30 | 19 | 16 | 1977 |
| 100 | 10 ⁵ | 19 | 34 | 18 | 21 | 1978 |
| 100 | 7 ⁵ | 21 | 29 | 21 | 25 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 20 ⁵ | 24 ⁵ | 24 ⁵ | 6 | 6 | Île-du-Prince-Édouard: |
| 100 | 6 | 25 ⁵ | 25 ⁵ | 6 | 6 | 1976 |
| 100 | 6 | 27 | 27 | 6 | 6 | 1977 |
| 100 | 17 ⁵ | 17 ⁵ | 26 | 22 ⁵ | 6 | 1978 |
| 100 | 6 | 23 | 27 | 18 ⁵ | 18 ⁵ | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 20 | 20 | 27 | 19 | 15 | Nouvelle-Écosse: |
| 100 | 16 | 22 | 26 | 21 | 15 | 1976 |
| 100 | 15 | 21 | 27 | 21 | 18 | 1977 |
| 100 | 11 | 20 | 32 | 21 | 16 | 1978 |
| 100 | 8 | 17 | 27 | 25 | 24 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 24 | 21 | 22 | 18 | 13 | Nouveau-Brunswick: |
| 100 | 22 | 22 | 22 | 18 | 15 | 1976 |
| 100 | 21 | 22 | 21 | 18 | 17 | 1977 |
| 100 | 13 | 22 | 24 | 20 | 20 | 1978 |
| 100 | 12 | 21 | 26 | 21 | 21 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 28 | 25 | 25 | 16 | 6 | Québec: |
| 100 | 24 | 27 | 26 | 18 | 6 | 1976 |
| 100 | 21 | 27 | 27 | 18 | 8 | 1977 |
| 100 | 15 | 29 | 28 | 20 | 9 | 1978 |
| 100 | 13 | 26 | 29 | 23 | 9 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 30 | 21 | 22 | 18 | 8 | Ontario: |
| 100 | 24 | 22 | 23 | 20 | 10 | 1976 |
| 100 | 20 | 23 | 24 | 20 | 12 | 1977 |
| 100 | 17 | 24 | 26 | 21 | 13 | 1978 |
| 100 | 14 | 24 | 27 | 22 | 13 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 32 | 21 | 21 | 15 | 12 | Manitoba: |
| 100 | 27 | 20 | 21 | 16 | 17 | 1976 |
| 100 | 22 | 22 | 21 | 18 | 18 | 1977 |
| 100 | 21 | 22 | 24 | 16 | 16 | 1978 |
| 100 | 16 | 23 | 23 | 19 | 19 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 33 | 21 | 16 | 10 | 20 | Saskatchewan: |
| 100 | 25 | 21 | 15 | 18 | 21 | 1976 |
| 100 | 21 | 20 | 19 | 17 | 24 | 1977 |
| 100 | 20 | 22 | 17 | 16 | 25 | 1978 |
| 100 | 14 | 20 | 19 | 19 | 31 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 26 | 18 | 18 | 17 | 22 | Alberta: |
| 100 | 24 | 19 | 17 | 18 | 22 | 1976 |
| 100 | 19 | 19 | 18 | 20 | 23 | 1977 |
| 100 | 18 | 18 | 20 | 18 | 26 | 1978 |
| 100 | 14 | 21 | 21 | 19 | 25 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |
| 100 | 16 | 16 | 21 | 28 | 20 | Colombie-Britannique: |
| 100 | 16 | 14 | 20 | 29 | 21 | 1976 |
| 100 | 12 | 14 | 21 | 33 | 20 | 1977 |
| 100 | 11 | 13 | 21 | 33 | 22 | 1978 |
| 100 | 8 | 13 | 21 | 33 | 24 | 1979 |
| | | | | | | 1980 |

Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 16. Size of Automobile Driven to Work, Selected Census Metropolitan Areas, November 1976 - 1980

| Selected Census Metropolitan Areas ⁷ | Total ¹⁵ commuters | Size of automobile ¹⁶ - Taille des automobiles ¹⁶ | | | | |
|---|-----------------------------------|---|-----------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| | Total ¹⁵ navetteurs | Size 4 (largest) | Size 3 | Size 2 | Size 1 (smallest) | Other |
| | | Taille 4 (plus grande) | Taille 3 | Taille 2 | Taille 1 (plus petite) | Autres |
| thousands - milliers | | | | | | |
| Halifax: | | | | | | |
| 1976 | 47 | 6 | 11 ⁵ | 14 ⁵ | 11 ⁵ | 6 |
| 1977 | 45 | 6 | 6 | 14 ⁵ | 12 ⁵ | 6 |
| 1978 | 51 | 11 ⁵ | 6 | 10 ⁵ | 6 | 6 |
| 1979 | 51 | 6 | 6 | 19 ⁵ | 15 ⁵ | 6 |
| 1980 | 55 | 6 | 6 | 16 ⁵ | 18 ⁵ | 10 ⁵ |
| Québec - Lévis: | | | | | | |
| 1976 | 104 | 26 ⁵ | 25 ⁵ | 30 ⁵ | 6 | 6 |
| 1977 | 92 | 6 | 6 | 30 ⁵ | 6 | 6 |
| 1978 | 112 | 6 | 29 ⁵ | 32 ⁵ | 23 ⁵ | 6 |
| 1979 | 115 | 6 | 37 ⁵ | 30 ⁵ | 30 ⁵ | 6 |
| 1980 | 110 | 6 | 27 ⁵ | 28 ⁵ | 38 ⁵ | 6 |
| Montréal: | | | | | | |
| 1976 | 510 | 140 | 132 | 134 | 83 | 6 |
| 1977 | 510 | 113 | 144 | 141 | 93 | 6 |
| 1978 | 528 | 106 | 143 | 155 | 100 | 6 |
| 1979 | 575 | 76 | 167 | 175 | 121 | 35 ⁵ |
| 1980 | 587 | 52 | 146 | 195 | 150 | 33 ⁵ |
| Ottawa - Hull: | | | | | | |
| 1976 | 133 | 36 ⁵ | 29 ⁵ | 34 ⁵ | 24 ⁵ | 6 |
| 1977 | 138 | 31 ⁵ | 30 ⁵ | 38 ⁵ | 29 ⁵ | 6 |
| 1978 | 146 | 6 | 32 ⁵ | 48 ⁵ | 31 ⁵ | 6 |
| 1979 | 134 | 6 | 46 ⁵ | 46 ⁵ | 29 ⁵ | 6 |
| 1980 | 160 | 6 | 37 ⁵ | 56 | 33 ⁵ | 6 |
| Toronto: | | | | | | |
| 1976 | 607 | 171 | 128 | 144 | 132 | 32 ⁵ |
| 1977 | 638 | 129 | 152 | 183 | 138 | 36 ⁵ |
| 1978 | 657 | 131 | 163 | 169 | 150 | 44 ⁵ |
| 1979 | 689 | 110 | 168 | 194 | 168 | 48 ⁵ |
| 1980 | 745 | 89 | 193 | 229 | 191 | 41 ⁵ |
| Hamilton: | | | | | | |
| 1976 | 121 | 40 ⁵ | 25 ⁵ | 29 ⁵ | 6 | 6 |
| 1977 | 137 | 39 ⁵ | 32 ⁵ | 28 ⁵ | 29 ⁵ | 6 |
| 1978 | 139 | 6 | 39 ⁵ | 30 ⁵ | 35 ⁵ | 6 |
| 1979 | 149 | 26 ⁵ | 48 ⁵ | 38 ⁵ | 28 ⁵ | 6 |
| 1980 | 144 | 6 | 39 ⁵ | 36 ⁵ | 37 ⁵ | 6 |
| Winnipeg: | | | | | | |
| 1976 | 130 | 39 | 30 | 31 | 22 | 9 ⁵ |
| 1977 | 129 | 35 | 26 | 31 | 24 | 13 ⁵ |
| 1978 | 133 | 28 | 32 | 32 | 26 | 14 ⁵ |
| 1979 | 129 | 29 | 30 | 34 | 22 | 15 ⁵ |
| 1980 | 145 | 22 | 34 | 36 | 31 | 20 ⁵ |
| Calgary: | | | | | | |
| 1976 | 143 | 37 | 23 ⁵ | 27 | 28 | 20 ⁵ |
| 1977 | 138 | 31 | 28 | 28 | 32 | 20 ⁵ |
| 1978 | 139 | 28 | 29 | 27 | 32 | 22 |
| 1979 | 140 | 28 | 25 | 32 | 31 | 23 |
| 1980 | 161 | 24 | 37 | 35 | 35 | 30 |
| Edmonton: | | | | | | |
| 1976 | 151 | 43 | 35 | 29 | 25 | 19 ⁵ |
| 1977 | 130 | 35 | 27 | 24 | 24 | 20 |
| 1978 | 140 | 29 | 30 | 29 | 28 | 24 |
| 1979 | 145 | 24 | 29 | 34 | 28 | 30 |
| 1980 | 185 | 22 | 45 | 46 | 39 | 34 |
| Vancouver: | | | | | | |
| 1976 | 308 | 52 | 50 | 76 | 92 | 38 ⁵ |
| 1977 | 299 | 52 | 51 | 67 | 93 | 36 ⁵ |
| 1978 | 303 | 35 ⁵ | 48 | 74 | 112 | 34 ⁵ |
| 1979 | 331 | 34 ⁵ | 49 | 70 | 130 | 39 |
| 1980 | 368 | 30 ⁵ | 51 | 91 | 143 | 53 |
| All selected Census Metropolitan Areas: | | | | | | |
| 1976 | 2,253 | 592 | 487 | 546 | 461 | 167 |
| 1977 | 2,256 | 491 | 516 | 582 | 496 | 170 |
| 1978 | 2,347 | 432 | 558 | 608 | 554 | 195 |
| 1979 | 2,458 | 362 | 590 | 681 | 602 | 223 |
| 1980 | 2,662 | 299 | 616 | 768 | 717 | 262 |
| Other Census Metropolitan Areas: | | | | | | |
| 1976 | 595 | 177 | 133 | 119 | 114 | 52 |
| 1977 | 590 | 141 | 133 | 128 | 127 | 62 |
| 1978 | 631 | 127 | 138 | 153 | 137 | 76 |
| 1979 | 634 | 96 | 148 | 158 | 142 | 89 |
| 1980 | 695 | 114 | 153 | 183 | 147 | 99 |
| All Census Metropolitan Areas: | | | | | | |
| 1976 | 2,848 | 769 | 620 | 665 | 575 | 219 |
| 1977 | 2,846 | 633 | 649 | 710 | 623 | 232 |
| 1978 | 2,978 | 559 | 696 | 761 | 691 | 271 |
| 1979 | 3,092 | 458 | 738 | 839 | 745 | 313 |
| 1980 | 3,357 | 413 | 768 | 951 | 863 | 360 |
| Other areas: | | | | | | |
| 1976 | 1,847 | 488 | 370 | 371 | 291 | 327 |
| 1977 | 1,956 | 449 | 404 | 383 | 346 | 373 |
| 1978 | 2,077 | 406 | 434 | 434 | 369 | 433 |
| 1979 | 2,154 | 357 | 460 | 471 | 380 | 486 |
| 1980 | 2,197 | 290 | 472 | 464 | 464 | 547 |
| Canada: | | | | | | |
| 1976 | 4,695 | 1,257 | 990 | 1,036 | 866 | 546 |
| 1977 | 4,802 | 1,082 | 1,023 | 1,092 | 969 | 605 |
| 1978 | 5,055 | 965 | 1,130 | 1,195 | 1,060 | 704 |
| 1979 | 5,246 | 815 | 1,198 | 1,309 | 1,125 | 799 |
| 1980 | 5,554 | 703 | 1,240 | 1,415 | 1,288 | 907 |

See footnote(s) at end of report.

TABLEAU 16. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre 1976-1980

| Total ¹⁵ commuters | Size of automobile ¹⁶ - Taille des automobiles ¹⁶ | | | | | Régions métropolitaines de recensement choisies ⁷ |
|----------------------------------|---|--------------------|-------------------------------|---|-----------------|---|
| | Size 4 (largest) Taille 4 (plus grande) | Size 3 Taille 3 | Size 2 Taille ² | Size 1 (smallest) Taille 1 (plus petite) | Other Autres | |
| per cent - pourcentage | | | | | | |
| 100 | 6 | 23 ⁵ | 30 ⁵ | 23 ⁵ | 6 | Halifax: |
| 100 | 6 | 6 | 31 ⁵ | 27 ⁵ | 6 | 1976 |
| 100 | 22 ⁵ | 6 | 20 ⁵ | 1 ⁶ | 6 | 1977 |
| 100 | 6 | 6 | 37 ⁵ | 29 ⁵ | 6 | 1978 |
| 100 | 6 | 6 | 29 ⁵ | 33 ⁵ | 18 ⁵ | 1979 |
| 100 | 6 | 6 | 29 ⁵ | 6 | 6 | 1980 |
| 100 | 25 ⁵ | 24 ⁵ | 29 ⁵ | 6 | 6 | Québec - Lévis: |
| 100 | 6 | 6 | 33 ⁵ | 6 | 6 | 1976 |
| 100 | 6 | 6 | 26 ⁵ | 20 ⁵ | 6 | 1977 |
| 100 | 6 | 32 ⁵ | 26 ⁵ | 26 ⁵ | 6 | 1978 |
| 100 | 6 | 25 ⁵ | 25 ⁵ | 35 ⁵ | 6 | 1979 |
| 100 | 6 | 25 ⁵ | 25 ⁵ | 35 ⁵ | 6 | 1980 |
| 100 | 27 | 26 | 26 | 16 | 6 | Montréal: |
| 100 | 22 | 28 | 28 | 18 | 6 | 1976 |
| 100 | 20 | 27 | 27 | 19 | 6 | 1977 |
| 100 | 13 | 29 | 30 | 21 | 6 ⁵ | 1978 |
| 100 | 11 | 25 | 33 | 26 | 6 | 1979 |
| 100 | 27 ⁵ | 22 ⁵ | 26 ⁵ | 18 ⁵ | 6 | 1980 |
| 100 | 22 ⁵ | 22 ⁵ | 28 ⁵ | 21 ⁵ | 6 | Ottawa - Hull: |
| 100 | 6 | 22 ⁵ | 33 ⁵ | 21 ⁵ | 6 | 1976 |
| 100 | 6 | 6 | 34 ⁵ | 22 ⁵ | 6 | 1977 |
| 100 | 6 | 23 ⁵ | 35 | 21 ⁵ | 6 | 1978 |
| 100 | 28 | 21 | 24 | 22 | 5 ⁵ | 1979 |
| 100 | 20 | 24 | 29 | 22 | 6 ⁵ | 1980 |
| 100 | 20 | 25 | 26 | 23 | 7 ⁵ | Toronto: |
| 100 | 16 | 24 | 28 | 24 | 7 ⁵ | 1976 |
| 100 | 12 | 26 | 31 | 26 | 6 ⁵ | 1977 |
| 100 | 33 ⁵ | 21 ⁵ | 24 ⁵ | 6 | 6 | 1978 |
| 100 | 28 ⁵ | 23 ⁵ | 20 ⁵ | 21 ⁵ | 6 | 1979 |
| 100 | 6 | 28 ⁵ | 22 ⁵ | 25 ⁵ | 6 | 1980 |
| 100 | 17 ⁵ | 32 ⁵ | 25 ⁵ | 19 ⁵ | 6 | Hamilton: |
| 100 | 6 | 27 ⁵ | 25 ⁵ | 26 ⁵ | 6 | 1976 |
| 100 | 30 | 23 | 24 | 17 | 7 ⁵ | 1977 |
| 100 | 27 | 20 | 24 | 19 | 10 ⁵ | 1978 |
| 100 | 21 | 24 | 24 | 21 | 10 ⁵ | 1979 |
| 100 | 22 | 23 | 26 | 17 | 12 ⁵ | 1980 |
| 100 | 15 | 23 | 25 | 21 | 14 | Winnipeg: |
| 100 | 26 | 16 ⁵ | 19 | 20 | 19 ⁵ | 1976 |
| 100 | 22 | 20 | 20 | 23 | 14 ⁵ | 1977 |
| 100 | 20 | 21 | 19 | 23 | 16 | 1978 |
| 100 | 20 | 18 | 23 | 22 | 16 | 1979 |
| 100 | 15 | 23 | 22 | 24 | 21 | 1980 |
| 100 | 28 | 23 | 19 | 17 | 13 ⁵ | Edmonton: |
| 100 | 27 | 21 | 18 | 18 | 15 | 1976 |
| 100 | 21 | 21 | 21 | 20 | 17 | 1977 |
| 100 | 17 | 20 | 23 | 19 | 21 | 1978 |
| 100 | 12 | 24 | 25 | 21 | 18 | 1979 |
| 100 | 17 | 16 | 25 | 30 | 12 ⁵ | 1980 |
| 100 | 17 | 17 | 22 | 31 | 12 ⁵ | Vancouver: |
| 100 | 12 ⁵ | 16 | 24 | 37 | 11 ⁵ | 1976 |
| 100 | 10 ⁵ | 15 | 24 | 39 | 12 | 1977 |
| 100 | 8 ⁵ | 14 | 25 | 39 | 14 | 1978 |
| 100 | 26 | 22 | 24 | 20 | 7 | 1979 |
| 100 | 22 | 23 | 26 | 22 | 8 | 1980 |
| 100 | 18 | 24 | 26 | 24 | 8 | Toutes les régions métropo- |
| 100 | 15 | 24 | 28 | 24 | 9 | littaines de recensement |
| 100 | 11 | 23 | 29 | 27 | 10 | choisies: |
| 100 | 30 | 22 | 20 | 19 | 9 | 1976 |
| 100 | 24 | 23 | 22 | 22 | 11 | 1977 |
| 100 | 20 | 22 | 24 | 22 | 12 | 1978 |
| 100 | 15 | 23 | 25 | 22 | 14 | 1979 |
| 100 | 16 | 22 | 26 | 21 | 14 | 1980 |
| 100 | 27 | 22 | 23 | 20 | 8 | Autres régions métropoli- |
| 100 | 22 | 23 | 25 | 22 | 8 | taines de recensement: |
| 100 | 19 | 23 | 26 | 23 | 9 | 1976 |
| 100 | 15 | 24 | 27 | 24 | 10 | 1977 |
| 100 | 12 | 23 | 28 | 26 | 11 | 1978 |
| 100 | 26 | 20 | 20 | 16 | 18 | 1979 |
| 100 | 23 | 21 | 20 | 18 | 19 | 1980 |
| 100 | 19 | 21 | 21 | 18 | 21 | Autres régions: |
| 100 | 12 | 21 | 22 | 18 | 23 | 1976 |
| 100 | 13 | 21 | 21 | 19 | 25 | 1977 |
| 100 | 27 | 21 | 22 | 18 | 12 | 1978 |
| 100 | 23 | 22 | 23 | 20 | 13 | 1979 |
| 100 | 19 | 22 | 24 | 21 | 14 | 1980 |
| 100 | 16 | 23 | 25 | 21 | 15 | Canada: |
| 100 | 13 | 22 | 25 | 23 | 16 | 1976 |
| | | | | | | 1977 |
| | | | | | | 1978 |
| | | | | | | 1979 |
| | | | | | | 1980 |

Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 17. Age Group and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada, November 1980

TABLEAU 17. Groupe d'âge et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada, novembre 1980

| Age group and sex Groupe d'âge et sexe | Total commuters Total navetteurs | Primary method of transportation Principal moyen de transport | | |
|---|---|--|---|---|
| | | Auto- mobile | Public trans- portation Transports en commun | Other ¹² Autres ¹² |
| thousands – milliers | | | | |
| Canada: | | | | |
| All commuters – Tous les navetteurs: | | | | |
| Total | 9,193 | 6,786 | 1,384 | 1,023 |
| 15 - 19 years – ans | 864 | 472 | 188 | 204 |
| 20 - 24 “ “ | 1,464 | 1,001 | 279 | 184 |
| 25 - 34 “ “ | 2,666 | 2,074 | 352 | 240 |
| 35 - 44 “ “ | 1,813 | 1,452 | 210 | 151 |
| 45 - 54 “ “ | 1,409 | 1,088 | 193 | 128 |
| 55 - 64 “ “ | 870 | 629 | 142 | 99 |
| 65 years and over – ans et plus | 107 | 70 | 21 ⁵ | 6 |
| Male – Hommes: | | | | |
| Total | 5,379 | 4,354 | 539 | 486 |
| 15 - 19 years – ans | 438 | 266 | 71 | 101 |
| 20 - 24 “ “ | 755 | 585 | 90 | 80 |
| 25 - 34 “ “ | 1,570 | 1,307 | 141 | 122 |
| 35 - 44 “ “ | 1,094 | 944 | 84 | 66 |
| 45 - 54 “ “ | 873 | 733 | 79 | 61 |
| 55 - 64 “ “ | 573 | 464 | 62 | 47 |
| 65 years and over – ans et plus | 75 | 55 | 6 | 6 |
| Female – Femmes: | | | | |
| Total | 3,814 | 2,433 | 845 | 536 |
| 15 - 19 years – ans | 426 | 206 | 116 | 104 |
| 20 - 24 “ “ | 708 | 415 | 189 | 104 |
| 25 - 34 “ “ | 1,096 | 768 | 211 | 117 |
| 35 - 44 “ “ | 719 | 508 | 126 | 85 |
| 45 - 54 “ “ | 537 | 355 | 114 | 68 |
| 55 - 64 “ “ | 297 | 165 | 79 | 53 |
| 65 years and over – ans et plus | 32 | 6 | 6 | 6 |
| per cent – pourcentage | | | | |
| Canada: | | | | |
| All commuters – Tous les navetteurs: | | | | |
| Total | 100 | 74 | 15 | 11 |
| 15 - 19 years – ans | 100 | 55 | 22 | 24 |
| 20 - 24 “ “ | 100 | 68 | 19 | 13 |
| 25 - 34 “ “ | 100 | 78 | 13 | 9 |
| 35 - 44 “ “ | 100 | 80 | 12 | 8 |
| 45 - 54 “ “ | 100 | 77 | 14 | 9 |
| 55 - 64 “ “ | 100 | 72 | 16 | 11 |
| 65 years and over – ans et plus | 100 | 65 | 20 | 6 |
| Male – Hommes: | | | | |
| Total | 100 | 81 | 10 | 9 |
| 15 - 19 years – ans | 100 | 61 | 16 | 23 |
| 20 - 24 “ “ | 100 | 77 | 12 | 11 |
| 25 - 34 “ “ | 100 | 83 | 9 | 8 |
| 35 - 44 “ “ | 100 | 86 | 8 | 6 |
| 45 - 54 “ “ | 100 | 84 | 9 | 7 |
| 55 - 64 “ “ | 100 | 81 | 11 | 8 |
| 65 years and over – ans et plus | 100 | 73 | 6 | 6 |
| Female – Femmes: | | | | |
| Total | 100 | 64 | 22 | 14 |
| 15 - 19 years – ans | 100 | 48 | 27 | 24 |
| 20 - 24 “ “ | 100 | 59 | 27 | 15 |
| 25 - 34 “ “ | 100 | 70 | 19 | 11 |
| 35 - 44 “ “ | 100 | 71 | 18 | 12 |
| 45 - 54 “ “ | 100 | 66 | 21 | 13 |
| 55 - 64 “ “ | 100 | 56 | 27 | 18 |
| 65 years and over – ans et plus | 100 | 6 | 6 | 6 |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

TABLE 18. Occupational Group and Sex of Commuters by Primary Method of Transportation, Canada, November 1980

TABLEAU 18. Groupe professionnel et sexe des navetteurs, selon le principal moyen de transport, Canada, novembre 1980

| Occupational group Groupe professionnel | Total commuters Total navetteurs | Primary method of transportation Principal moyen de transport | | | Total commuters Total navetteurs | Primary method of transportation Principal moyen de transport | | |
|--|-------------------------------------|--|--|---|-------------------------------------|--|--|---|
| | | Auto- mobile | Public trans- portation Transports en commun | Other ¹² Autres ¹² | | Auto- mobile | Public trans- portation Transports en commun | Other ¹² Autres ¹² |
| | thousands - milliers | | | | per cent - pourcentage | | | |
| Canada: | | | | | | | | |
| Total | 9,193 | 6,786 | 1,384 | 1,023 | 100 | 74 | 15 | 11 |
| Professional, technical - Professionnel, technique | 2,325 | 1,805 | 310 | 210 | 100 | 78 | 13 | 9 |
| Clerical - Travail administratif | 1,817 | 1,179 | 444 | 194 | 100 | 65 | 24 | 11 |
| Sales - Commerce | 927 | 675 | 132 | 120 | 100 | 73 | 14 | 13 |
| Service - Services | 1,194 | 720 | 232 | 242 | 100 | 60 | 19 | 20 |
| Primary - Primaire | 212 | 172 | 6 | 32 | 100 | 81 | 6 | 15 |
| Manufacturing, construction and transportation - Manufacture, construction et transports | 2,718 | 2,236 | 259 | 223 | 100 | 82 | 10 | 8 |
| Male - Hommes: | | | | | | | | |
| Total | 5,379 | 4,354 | 539 | 486 | 100 | 81 | 10 | 9 |
| Professional, technical - Professionnel, technique | 1,343 | 1,097 | 152 | 94 | 100 | 82 | 11 | 7 |
| Clerical - Travail administratif | 398 | 285 | 75 | 38 | 100 | 72 | 19 | 10 |
| Sales - Commerce | 526 | 434 | 37 | 55 | 100 | 83 | 7 | 10 |
| Service - Services | 584 | 386 | 108 | 90 | 100 | 66 | 18 | 15 |
| Primary - Primaire | 198 | 161 | 6 | 29 | 100 | 81 | 6 | 15 |
| Manufacturing, construction and transportation - Manufacture, construction et transports | 2,329 | 1,989 | 160 | 180 | 100 | 85 | 7 | 8 |
| Female - Femmes: | | | | | | | | |
| Total | 3,814 | 2,433 | 845 | 536 | 100 | 64 | 22 | 14 |
| Professional, technical - Professionnel, technique | 981 | 707 | 159 | 115 | 100 | 72 | 16 | 12 |
| Clerical - Travail administratif | 1,419 | 894 | 368 | 157 | 100 | 63 | 26 | 11 |
| Sales - Commerce | 401 | 241 | 95 | 65 | 100 | 60 | 24 | 16 |
| Service - Services | 610 | 334 | 124 | 152 | 100 | 55 | 20 | 25 |
| Primary - Primaire | 6 | 6 | 6 | 6 | 100 | 6 | 6 | 6 |
| Manufacturing, construction and transportation - Manufacture, construction et transports | 387 | 247 | 99 | 41 | 100 | 64 | 26 | 11 |

See footnote(s) at end of report.
Voir note(s) à la fin du bulletin.

Footnotes

- 1 Includes an estimated 7,000 commuters who reported that they did not know the driving arrangement. This category was excluded from the questionnaire after 1976.
- 2 Commuters reporting taxi, motorcycle, bicycle or "other".
- 3 Includes an estimated 32,000 respondents who reported that they did not know the primary method of transportation. This category was excluded from the questionnaire after 1976.
- 4 Persons reporting either "zero miles" to work or distance "varies from day to day".
- 5 Figures should be viewed with caution.
- 6 Sampling variability so high as to prohibit release.
- 7 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.
- 8 Includes automobile commuters who reported that they shared the driving.
- 9 Consists of non-selected Census Metropolitan Areas as well as areas outside the Census Metropolitan Areas.
- 10 No information is presented for 1976 because the question was asked differently, and therefore the results are not comparable with those of other years.
- 11 In all years except 1977, respondents could report the distance to work in either miles or kilometres. In 1977 distance was reported in terms of miles only. For consistency, data for all years are here reported in miles. The conversion factor is 1 mile = 1.609 34 kilometres.
- 12 Commuters reporting walking to work, taxi, motorcycle, bicycle or "other".
- 13 In 1976, includes those who indicated "don't know" the distance to work.
- 14 In 1976, includes those who indicated "don't know" the time to work.
- 15 Consists only of the commuters who indicated driving alone, driving with passengers or sharing the driving and excludes the commuters for whom the make and model of car driven to work information could not be obtained.
- 16 For sizes of automobiles, see Annex II.

Notes

- 1 Comprend environ 7,000 navetteurs qui ont déclaré ignorer les dispositions relatives au transport en automobile. Cette catégorie a été éliminée du questionnaire après 1976.
- 2 Navetteurs ayant déclaré voyager en taxi, en motocyclette, à bicyclette ou utiliser "d'autres moyens" de transport.
- 3 Comprend environ 32,000 répondants qui ont déclaré ne pas connaître le principal moyen de transport. Cette catégorie a été éliminée du questionnaire après 1976.
- 4 Personnes ayant déclaré "zéro mille" à la question sur la distance entre le domicile et le travail, ou que la distance varie d'un jour à l'autre.
- 5 Chiffres à considérer avec circonspection.
- 6 La variabilité d'échantillonnage est trop élevée pour permettre la publication de données.
- 7 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.
- 8 Comprend les navetteurs qui ont déclaré avoir partagé la conduite avec quelqu'un d'autre.
- 9 Se compose des régions métropolitaines de recensement non choisies et des régions à l'extérieur des régions métropolitaines de recensement.
- 10 Aucun renseignement n'est présenté pour 1976 parce que la question était différente; les résultats ne sont donc pas comparables à ceux des autres années.
- 11 Toutes les années, sauf en 1977, les enquêtés pouvaient déclarer la distance pour se rendre au travail en milles ou en kilomètres. En 1977, ils ne pouvaient la déclarer qu'en milles. Par souci d'uniformité, les données de chaque année sont présentées ici en milles. Le facteur de conversion est le suivant: 1 mille = 1.609 34 kilomètre.
- 12 Les navetteurs qui ont déclaré voyager à pied, en motocyclette, à bicyclette ou par "d'autres moyens" de transport.
- 13 En 1976, comprend ceux qui ont déclaré ne pas connaître la distance pour se rendre au travail.
- 14 En 1976, comprend ceux qui ont déclaré ne pas connaître la durée du déplacement.
- 15 Comprend seulement les navetteurs qui ont déclaré conduire sans passagers, conduite avec des passagers et partager la conduite, mais ne comprend ceux pour lesquels les renseignements sur la marque et le modèle de l'automobile utilisée pour se rendre au travail n'ont pu être obtenus.
- 16 Pour la taille des automobiles, voir annexe II.

DEFINITIONS

Commuters. For the purpose of this analysis commuters are defined as persons travelling the same distance to the same work place each day. Employed persons indicating that they live zero miles from their work or that the distance to work varies from day to day are not considered to be commuters.

Public transportation. Consists of buses, streetcars, subway trains and commuter trains.

Automobiles. Consist of private automobiles, vans, campers, trucks and other privately owned four wheeled motorized transportation. 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. From this information and with the assistance of a list of models by year according to size (see Annex II), interviewers recorded on the questionnaire the appropriate size code. The criteria used in this classification of models are given in Annex II.

Census Metropolitan Area. The main labour market area of an urbanized core (or continuous built-up area) having 100,000 or more population. CMA's are created by Statistics Canada and are usually known by the name of their largest city. They contain whole municipalities (or census subdivisions). CMA's are comprised of (1) municipalities completely or partly inside the urbanized core, and (2) other municipalities, if (a) at least 40% of the employed labour force living in the municipality works in the urbanized core, or (b) at least 25% of the employed labour force working in the municipality lives in the urbanized core. For the Travel to Work surveys, the CMA boundaries are those used for the 1971 Census of Population. Ten of the largest CMA's have been selected for presentation of data in this publication: Halifax, Québec-Lévis, Montréal, Ottawa-Hull, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton, Vancouver.

Shared the driving. For this survey there must be two or more vehicles involved.

DÉFINITIONS

Navetteurs. Aux fins de cette analyse, le terme "navetteurs" désigne les personnes qui ont parcouru une certaine distance pour se rendre au même lieu de travail chaque jour. Ce groupe ne comprend pas les personnes occupées qui ont déclaré travailler à un endroit situé à zéro mille de leur domicile, ni celles qui ont déclaré que la distance qu'elles parcouraient pour se rendre au travail, variait d'un jour à l'autre.

Transports en commun. Comprennent les autobus, les tramways, les métros et les trains de banlieue.

Automobiles. Comprennent les voitures particulières, les fourgonnettes, les camionnettes de camping, les camions et les autres véhicules motorisés à quatre roues appartenant à des particuliers. 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. À partir de leur réponse et à l'aide d'une liste des modèles classés selon la taille et l'année, les intervieweurs ont indiqué le code de la taille sur le questionnaire, à l'aide de la liste des modèles classés selon la taille et l'année (voir l'annexe II). Les critères utilisés pour le classement des modèles sont présentés à l'annexe II.

Région métropolitaine de recensement. La principale région du marché du travail d'un noyau urbanisé (ou zone bâtie en continu) comptant 100,000 habitants ou plus. Les RMR ont été créées par Statistique Canada et sont habituellement connues sous le nom de la ville la plus importante qui s'y trouve. Elles contiennent des municipalités entières (ou subdivisions de recensement). Les RMR sont formées (1) des municipalités situées entièrement ou partiellement à l'intérieur du noyau urbanisé et (2) d'autres municipalités, si a) au moins 40 % de la population active occupée demeurant dans la municipalité travaille dans le noyau urbanisé ou si b) au moins 25 % de la population active occupée travaillant dans la municipalité demeure dans le noyau urbanisé. Aux fins des enquêtes sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, les limites des RMR sont celles utilisées lors du Recensement de la population de 1971. Cette publication présente des données pour dix des plus grandes RMR: Halifax, Québec-Lévis, Montréal, Ottawa-Hull, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver.

A partagé la conduite avec quelqu'un d'autre. Aux fins de cette enquête, il doit y avoir deux véhicules ou plus en cause.

METHODOLOGY AND QUESTIONNAIRES

The Travel to Work surveys summarized here were conducted by Statistics Canada in November of 1976 to 1980. In each case they were conducted as personal interviews at the same time as the Labour Force Survey using a supplementary questionnaire.

The Labour Force Survey (LFS) is a multi-stage probability sample representing Canadian residents 15 years of age and over. It excludes the residents of the Yukon and the Northwest Territories, Indians living on reserves, inmates in institutions and members of the Armed Forces.

The sample size for the Travel to Work surveys has always been five sixths of the total LFS sample. This means that travel to work information was collected from about 115,000 individuals in 50,000 households since 1976, when the basic LFS sample was enlarged. Generally speaking the larger sample size reduced the "sampling variability" and made it possible to release more data at the Census Metropolitan Area level after 1975. "Sampling variability" may be defined as the possible discrepancy between the results from a sample survey and the results that would have been obtained from a census. All data in this publication are subject to some sampling variability and for this reason care should be taken in analyzing small variations in data. Also, because the labour force sample is designed and weighted at the provincial level, caution should be used in the interpretation of changes in sub-provincial estimates.

The reference period for reporting travel to work information for most respondents (more than 95%) was the week preceding the week in which the survey was conducted. This means that the data in this publication apply to a specific week and are liable to have been influenced by temporary conditions such as early winter storms or labour disputes which could distort the findings that would otherwise have resulted. For the small minority of respondents on temporary lay-off up to 30 days or on vacation (less than 5%), the reporting period was the last week in which they worked.

Care should be taken when comparing the results from the Travel to Work Survey series with statistics on urban travel derived from other sources. Although the statistics in this publication may be regarded as giving a fair picture of the journey to work situation at a particular time of the year they are not intended to provide a comprehensive coverage of urban travel, which would include many types of journeys undertaken at all times of the day for personal, pleasure

MÉTHODOLOGIE ET QUESTIONNAIRES

Statistique Canada a effectué des enquêtes sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail en novembre de 1976 à 1980. Dans chaque cas, des interviews sur place ont été réalisées en même temps que l'enquête sur la population active au moyen d'un questionnaire d'enquête supplémentaire.

L'enquête sur la population active (EPA) fait appel à un échantillon aléatoire à plusieurs degrés représentant les résidents canadiens âgés de 15 ans et plus. Elle ne vise pas les résidents du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest, les Indiens vivant dans des réserves, les pensionnaires d'institutions ni les membres des Forces armées.

L'enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail a toujours fait appel à un échantillon représentant les cinq sixièmes de l'échantillon total de l'EPA. Cela signifie qu'elle a servi à recueillir des renseignements auprès d'environ 115,000 personnes dans 50,000 ménages depuis 1976, l'année où l'échantillon de base de l'EPA a été agrandi. En général, l'accroissement de la taille de l'échantillon a permis de réduire la "variabilité d'échantillonnage" et de produire un plus grand nombre de données au niveau des régions métropolitaines de recensement après 1975. La "variabilité d'échantillonnage" est la divergence possible entre les résultats d'une enquête par sondage et les résultats qu'on aurait obtenus si l'on avait effectué un recensement. Toutes les données présentées dans cette publication peuvent comporter une certaine variabilité d'échantillonnage et c'est pourquoi il faut être prudent en analysant les petites variations dans les données. Il faut être prudent lorsqu'il s'agit d'interpréter les variations des estimations intraprovinciales car l'échantillon est tiré et pondéré à l'échelle provinciale.

Pour la plupart des répondants (plus de 95 %), la période de référence des données sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail était la semaine précédant la semaine d'enquête. Cela signifie que les données présentées ici se rapportent à une semaine précise et sont fonction des conditions du moment, par exemple les tempêtes de neige ou les conflits du travail, facteurs qui pourraient fausser les résultats par rapport à ceux qu'on aurait obtenus dans d'autres conditions. Pour une petite minorité de répondants qui avaient été mis à pied temporairement pour un maximum de 30 jours ou qui étaient en vacances (moins de 5 %), la période de référence était la dernière semaine pendant laquelle ils avaient travaillé.

Il faut être prudent lorsqu'il s'agit de comparer les séries de données tirées de l'enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail avec les statistiques sur les déplacements urbains provenant d'autres sources. Bien que les chiffres présentés ici brossent un tableau assez juste de la situation des déplacements domicile-travail à un moment particulier de l'année, nous ne prétendons pas qu'elles donnent une idée complète des déplacements urbains. En effet, ils ne prennent pas en compte, par exemple, un grand nombre

and business reasons. Information on the use of public transportation is published by Statistics Canada in *Passenger Bus and Urban Transit Statistics*, Catalogue 53-215 and *Urban Transit*, Catalogue 53-003 and by the Canadian Urban Transit Association in the *Transit Fact Book*. These publications include statistics on the number of revenue passengers carried by month or year.

In the Travel to Work Survey the questionnaire used in 1976 was amended in 1977, again in 1978, and revised substantially in 1980. In order to inform the reader about changing questionnaire content, copies are reproduced on the following pages.

de déplacements qui sont effectués à n'importe quelle heure de la journée pour des raisons personnelles, d'agrément et d'affaires. Les renseignements sur l'utilisation des transports en commun sont publiés par Statistique Canada dans les bulletins intitulés *Statistique du transport de voyageurs par autobus et du transport urbain*, n° 53-215 au catalogue, et *Transports urbains*, n° 53-003 au catalogue, ainsi que par l'Association canadienne du transport urbain dans un ouvrage intitulé *Transit Fact Book*. Ces publications présentent des statistiques sur le nombre de voyageurs payants transportés par mois ou par année.

Le questionnaire de l'enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail utilisé en 1976 a été modifié en 1977 et en 1978 et révisé considérablement en 1980. Afin de mettre le lecteur au courant du contenu des différents questionnaires, nous les reproduisons dans les pages suivantes.



SUPPLEMENTARY SURVEY QUESTIONNAIRE

CONFIDENTIAL when completed

Docket No. 2, Survey Date 3, Assignment No. 4, HRD page-line No. 5, Given Name 6, Surname 7, FORM No. 06

10. INTERVIEWER CHECK ITEM: Form 05 *IF 'YES' in item 10 OR any code but 6 in Item 33 ... Go to 11

17. USING PUBLIC TRANSPORTATION, HOW MUCH TIME WOULD IT TAKE ... TO TRAVEL TO WORK? Minutes Don't know

11. THE FOLLOWING QUESTIONS CONCERN TRAVEL TO WORK DURING THE LAST WEEK ... WORKED AT HIS/HER MAIN JOB.

18. WHAT IS THE TIME REQUIRED FOR ... TO GET TO THE NEAREST PUBLIC TRANSPORTATION HE/SHE COULD/DID USE TO TRAVEL TO WORK? Minutes Don't know

12. WHAT IS THE APPROXIMATE DISTANCE FROM ...'S RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK? 'I MEAN THE DISTANCE COVERED USING THE USUAL ROUTE.'

19. INTERVIEWER CHECK ITEM: * If automobile in item 15 ... go to 22 * Otherwise ... go to 20

13. APPROXIMATELY HOW LONG DOES IT TAKE ... TO TRAVEL FROM HIS/HER RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK USING THE USUAL ROUTE? Minutes Don't know

20. WAS A CAR, TRUCK OR VAN AVAILABLE FOR ... TO TRAVEL TO WORK? Yes No Don't know

14. DURING THE LAST WEEK ... WORKED, AT APPROXIMATELY WHAT TIME DID HE/SHE START WORK? Starting time Don't know

21. USING A CAR, TRUCK OR VAN, HOW MUCH TIME WOULD IT TAKE ... TO TRAVEL TO WORK? Minutes go to 26 Don't know go to 26

15. WHAT WAS THE PRINCIPAL METHOD OF TRANSPORTATION ... USED TO TRAVEL TO WORK? 'I MEAN THAT METHOD OF TRANSPORTATION BY WHICH ... TRAVELLED THE GREATEST DISTANCE'.

22. WHICH ONE OF THESE BEST DESCRIBES THE WAY ... TRAVELLED TO WORK THE LAST WEEK HE/SHE WORKED? (READ ALOUD THE RESPONSE CATEGORIES)

16. WHAT IS THE MAIN REASON ... DID NOT USE PUBLIC TRANSPORTATION AS HIS/HER PRINCIPAL METHOD OF TRAVEL TO WORK?

23. WHAT IS THE MAKE AND MODEL OF THE VEHICLE THAT ... DROVE TO WORK? Enter code Don't know

24. WHAT IS THE MODEL YEAR OF THIS AUTOMOBILE? 19 Don't know

25. WAS PARKING AVAILABLE FOR ... AT HIS/HER PLACE OF WORK? Yes No Don't know

26. WHAT IS THE ADDRESS OR LOCATION OF ...'S USUAL PLACE OF WORK? Specify in NOTES Don't know

99 NOTES See over for additional NOTES

Item No. grid for recording responses



N° de page-ligne du DM 5, N° de dossier 2, Date d'enquête 3, N° de tâche 4, Prénom, Nom de famille, FORMULE 06

10. À L'INTERVIEWER
Formule 05 • Si 'OUI' au poste 10 OU un code autre que 6 au poste 33... Passez à 11
• Autrement FIN

11. LES QUESTIONS QUI SUIVENT PORTENT SUR LE DÉPLACEMENT ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL PENDANT LA DERNIÈRE SEMAINE AU COURS DE LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ À SON EMPLOI PRINCIPAL.

12. QUELLE EST LA DISTANCE APPROXIMATIVE ENTRE LE DOMICILE DE ... ET SON LIEU DE TRAVAIL? ... DISTANCE PARCOURUE EN EMPRUNTANT LE CHEMIN HABITUEL. ...

13. ENVIRON COMBIEN DE TEMPS FAUT-IL À ... POUR SE RENDRE DE SON DOMICILE À SON LIEU DE TRAVAIL EN EMPRUNTANT LE CHEMIN HABITUEL? ...

14. PENDANT LA DERNIÈRE SEMAINE AU COURS DE LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ, À QUELLE HEURE ENVIRON COMMENÇAIT-IL (ELLE) À TRAVAILLER? ...

15. QUEL PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT ... A-T-IL (ELLE) UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL? ...

16. QUELLE EST LA PRINCIPALE RAISON POUR LAQUELLE ... N'A PAS UTILISÉ LES TRANSPORTS EN COMMUN COMME PRINCIPAL MOYEN DE DÉPLACEMENT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL? ...

List of reasons for not using public transport (e.g., 'Il n'en existe pas', 'A besoin de son automobile', etc.)

17. EN UTILISANT LES TRANSPORTS EN COMMUN, COMBIEN DE TEMPS FAUDRAIT-IL À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL? ...

18. COMBIEN DE TEMPS FAUT-IL À ... POUR SE RENDRE AU MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN LE PLUS PROCHE QU'IL (ELLE) AURAIT PU UTILISER ...

19. À L'INTERVIEWER
• Si 'automobile' au poste 15 ... passez à 22
• Autrement passez à 20

20. ... AVAIT-IL (ELLE) À SA DISPOSITION UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL? ...

21. EN UTILISANT UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE, COMBIEN DE TEMPS FAUDRAIT-IL À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL? ...

22. LAQUELLE DES CATÉGORIES SUIVANTES DÉCRIT LE MIEUX LA FAÇON DONT ... S'EST RENDU(E) AU TRAVAIL ...

23. QUELLE EST LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE QUE ... A CONDUIT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL? ...

24. QUELLE EST L'ANNÉE DE FABRICATION DE CETTE AUTOMOBILE? ...

25. ... AVAIT-IL (ELLE) UN ESPACE DE STATIONNEMENT À SON LIEU DE TRAVAIL? ...

26. QUELLE EST L'ADRESSE OU L'EMPLACEMENT DU LIEU DE TRAVAIL HABITUEL DE...?

NOTES

Servez-vous du verso pour NOTES supplémentaires

Postcode fields for sender and recipient



ENQUÊTE SUR LES DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL

DOCUMENT CONFIDENTIEL une fois rempli

N° de page - ligne du DM, N° de dossier, Date d'enquête, N° de tâche, FORMULE 06

10 LES QUESTIONS QUI SUIVENT PORTENT SUR LES DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE...

11 QUELLE EST LA DISTANCE APPROXIMATIVE QUI SÉPARE LE DOMICILE DE ... DE SON LIEU DE TRAVAIL? 'Je veux dire par là la distance parcourue en empruntant le chemin habituel.'

12 ENVIRON COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU À ... POUR SE RENDRE DE SON DOMICILE À SON LIEU DE TRAVAIL EN EMPRUNTANT LE CHEMIN HABITUEL?

13 AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ, À QUELLE HEURE ENVIRON COMMENÇAIT-IL(ELLE) À TRAVAILLER?

14 QUEL PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT ... A-T-IL(ELLE) UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL? 'Je veux dire par là le moyen de transport utilisé pour parcourir la plus grande partie de la distance.'

15 UNE FOIS DESCENDU DU MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN UTILISÉ, COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

16 APRÈS ÊTRE DESCENDU DU VÉHICULE DANS LEQUEL IL(ELLE) PRENAIT PLACE, COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

17 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UN MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

18 EN UTILISANT LES TRANSPORTS EN COMMUN, COMBIEN DE TEMPS FAUDRAIT-IL À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

19 COMBIEN DE TEMPS FAUT-IL À ... POUR SE RENDRE AU MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN LE PLUS PROCHE QU'IL(ELLE) AURAIT PU UTILISER OU A UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

20 À L'INTERVIEWER: Si 'automobile' au poste 14 ... Autrement ...

21 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

22 EN UTILISANT UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE, COMBIEN DE TEMPS FAUDRAIT-IL À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

23 COMBIEN EN COÛTERAIT-IL À ... POUR STATIONNER À SON LIEU DE TRAVAIL OU À PROXIMITÉ?

24 LAQUELLE DES CATÉGORIES SUIVANTES DÉCRIT LE MIEUX LA FAÇON DONT ... S'EST RENDU(E) AU TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE...

25 QUELLE ÉTAIT LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE QUE ... A CONDUIT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

26 QUELLE ÉTAIT L'ANNÉE DE FABRICATION DE CE VÉHICULE?

27 COMBIEN EN COÛTAIT-IL À ... POUR STATIONNER À SON LIEU DE TRAVAIL OU À PROXIMITÉ?

28 L'ESPACE DE STATIONNEMENT ÉTAIT-IL FOURNI PAR L'EMPLOYEUR DE ...?

29 QUELLE EST L'ADRESSE OU L'EMPLACEMENT DU LIEU DE TRAVAIL HABITUEL DE ...?



Docket No. **2** Survey date **3** Assignment No. **4** 1978 and 1979 **1** FORM NO. **06**

HRD page - line No. **5** Given name **6** Surname **7**

09 INTERVIEWER CHECK ITEM : FORM 05

• If "Yes" in item 10 OR any code but 6 in item 33 Go to 10

• Otherwise END

18 INTERVIEWER CHECK ITEM :

• If "automobile" in item 14 Go to 21

• Otherwise Go to 19

10 THE FOLLOWING QUESTIONS CONCERN TRAVEL TO WORK DURING THE LAST WEEK ... WORKED AT HIS/HER MAIN JOB. THE QUESTIONS REFER TO THE DOOR TO DOOR TRIP FROM ...S RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK.

19 WAS A CAR, TRUCK OR VAN AVAILABLE FOR ... TO TRAVEL TO WORK?

Yes No Go to 26

11 WHAT IS THE APPROXIMATE DISTANCE FROM ...S RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK? 'I mean the distance covered using the usual route.'

Miles 1

Kilometres 2 Varies from day to day 4 END

Less than 1 mile or kilometre 3 None 5 END

20 IF ... WERE TO USE THIS CAR, TRUCK OR VAN TO TRAVEL TO WORK, WOULD HE/SHE BE THE DRIVER OR A PASSENGER?

Driver 1 Go to 23

Passenger 2 } Go to 26

Don't know 3 }

12 APPROXIMATELY HOW LONG DID IT TAKE ... TO TRAVEL FROM HIS/HER RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK USING THE USUAL ROUTE?

Enter minutes

21 WHICH ONE OF THESE BEST DESCRIBES THE WAY ... TRAVELLED TO WORK THE LAST WEEK HE/SHE WORKED? (READ ALOUD THE RESPONSE CATEGORIES) Mark only ONE category.

Drove alone 1 Go to 23 Shared the driving 3

Drove with passenger(s) 2 Rode as a passenger 4 Go to 26

13 DURING THE LAST WEEK ... WORKED, AT APPROXIMATELY WHAT TIME DID HE/SHE START WORK?

Enter starting time Don't know

22 INCLUDING ... HOW MANY PEOPLE USUALLY RODE IN THE CAR, TRUCK OR VAN?

Two 1 Three 2 Four or more 3

14 WHAT WAS THE PRINCIPAL METHOD OF TRANSPORTATION ... USED TO TRAVEL TO WORK? 'I mean that method of transportation by which ... travelled the greatest distance.' (Mark only ONE method)

Automobile 1 Taxi 4

Bus/Subway/Streetcar 2 } Go to 16 Motorcycle/Bicycle 5

Commuter train 3 } Walks to work 6

Other 7

23 WHAT WAS THE MAKE AND MODEL OF THE VEHICLE THAT ... COULD/DID DRIVE TO WORK?

Enter code Don't know

15 WAS PUBLIC TRANSPORTATION AVAILABLE FOR ... TO TRAVEL TO WORK?

Yes 1 No 2 Go to 18 Don't know 3 Go to 18

24 WHAT WAS THE MODEL YEAR OF THIS VEHICLE?

19 Don't know 1

16 HOW MUCH TIME DOES IT TAKE TO GET TO THE NEAREST PUBLIC TRANSPORTATION ... COULD/DID USE TO TRAVEL TO WORK?

Enter minutes Don't know

25 HOW MUCH WOULD/DID IT COST ... TO PARK AT OR NEAR HIS/HER PLACE OF WORK?

\$1 per day 1 Free 3

\$2 per day 2 Not available 4

\$3 per day 3 Don't know 1

\$4 or more per day 4

17 AFTER ... GOT OFF PUBLIC TRANSPORTATION, HOW MUCH TIME WOULD/DID IT TAKE HIM/HER TO GET TO WORK?

Enter minutes Don't know

26 WHAT IS THE ADDRESS OR LOCATION OF ...S USUAL PLACE OF WORK?

Specify in NOTES 1 Don't know 2

NOTES See over for additional NOTES

Item no. Item no.

99 99

09 09



Statistics Canada

Statistique Canada

DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL

DOCUMENT CONFIDENTIEL une fois rempli

N° de dossier 2

Form for dossier number

Date d'enquête 3

Form for date of survey

N° d'attribution 4

Form for attribution number

Nom de famille 1978 et 1979

FORMULE 06

page-ligne du DM 5

Form for page-line of DM

6

Form for name of family

09 À L'INTERVIEWER :

- Si "Oui" au poste 10 OU un code autre que 6 au poste 33...
• Autrement

18 À L'INTERVIEWER :

- Si "automobile" au poste 14 ...
• Autrement

10 LES QUESTIONS QUI SUIVENT PORTENT SUR LES DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE ...

19 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

11 QUELLE EST LA DISTANCE APPROXIMATIVE QUI SÉPARE LE DOMICILE DE ... DE SON LIEU DE TRAVAIL?

Form for distance in miles or kilometers

20 SI ... UTILISAIT CETTE VOITURE, CE CAMION OU CETTE FOURGONNETTE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL, SERAIT-IL(ELLE) CONDUCTEUR OU PASSAGER?

Form for driver or passenger status

12 ENVIRON COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU À ... POUR SE RENDRE DE SON DOMICILE À SON LIEU DE TRAVAIL EN EMPRUNTANT LE CHEMIN HABITUEL?

Form for travel time in minutes

21 LAQUELLE DES CATÉGORIES SUIVANTES DÉCRIT LE MIEUX LA FAÇON DONT ... S'EST RENDU(E) AU TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE IL(ELLE) A TRAVAILLÉ?

Form for mode of transport category

13 AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ, À QUELLE HEURE ENVIRON COMMENÇAIT-IL(ELLE) À TRAVAILLER?

Form for start time of work

22 Y COMPRIS ... , COMBIEN DE PERSONNES PRENAIENT HABITUELLEMENT PLACE DANS LA VOITURE, LE CAMION OU LA FOURGONNETTE?

Form for number of people in vehicle

14 QUEL PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT ... A-T-IL(ELLE) UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Form for mode of transport

23 QUELLE ÉTAIT LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE QUE ... POUVAIT CONDUIRE/A CONDUIT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Form for vehicle make and model

15 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UN MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Form for public transport availability

24 QUELLE ÉTAIT L'ANNÉE DE FABRICATION DE CE VÉHICULE?

Form for vehicle year

16 COMBIEN DE TEMPS FAUT-IL À ... POUR SE RENDRE AU MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN LE PLUS PROCHE QU'IL(ELLE) AURAIT PU UTILISER OU A UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Form for time to public transport

25 COMBIEN EN COÛTERAIT-IL/EN COÛTAIT-IL À ... POUR STATIONNER À SON LIEU DE TRAVAIL OU À PROXIMITÉ?

Form for parking cost

17 UNE FOIS DESCENDU(E) DU MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN UTILISÉ, COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU/FAUDRAIT-IL À ... POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

Form for time from transport to work

26 QUELLE EST L'ADRESSE OU L'EMPLACEMENT DU LIEU DE TRAVAIL HABITUEL DE ... ?

Form for work address

NOTES

Servez-vous du verso pour NOTES supplémentaires

N° de poste

Form for post number

N° de poste

Form for post number



Docket No. 2 [] [] [] []
HRD page - line No. 5 [] []

Given name [] [] [] [] [] [] [] []

Survey date 3 [] [] [] []
Mo. Yr.

Assignment No. 4 [] [] [] [] [] []

Surname [] [] [] [] [] [] [] []

1980

1 FORM NO. 06

09 INTERVIEWER CHECK ITEM:
FORM 05

- If "Yes" in item 10 OR any code but 6 in item 33 Go to 10
- Otherwise END

10 THE FOLLOWING QUESTIONS CONCERN TRAVEL TO WORK DURING THE LAST WEEK ... WORKED AT HIS/HER MAIN JOB. THE QUESTIONS REFER TO THE DOOR TO DOOR TRIP FROM ...'S RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK.

11 WHAT IS THE APPROXIMATE DISTANCE FROM ...'S RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK? 'I mean the distance covered using the usual route.'

- [] [] Miles ¹
- [] [] Kilometres ² Varies from day to day ⁴ END
- Less than 1 mile or kilometre ³ None ⁵ END

12 APPROXIMATELY HOW LONG DID IT TAKE ... TO TRAVEL FROM HIS/HER RESIDENCE TO HIS/HER PLACE OF WORK USING THE USUAL ROUTE?

[] [] [] Enter minutes

13 WAS PUBLIC TRANSPORTATION AVAILABLE FOR ... TO TRAVEL TO WORK?

- Yes ¹ No ² Don't know ³

14 WHAT WAS THE PRINCIPAL METHOD OF TRANSPORTATION ... USED TO TRAVEL TO WORK? 'I mean that method of transportation by which ... travelled the greatest distance.' (Mark only ONE method)

- Automobile ¹ Go to 16 Taxi ⁴
- Bus/Subway/Streetcar ² Motorcycle/Bicycle ⁵
- Commuter train ³ Walks to work ⁶
- Other ⁷

15 WAS A CAR, TRUCK OR VAN AVAILABLE FOR ... TO TRAVEL TO WORK?

- Yes ¹ Go to 18 No ² END

16 WHICH ONE OF THESE BEST DESCRIBES THE WAY ... TRAVELLED TO WORK THE LAST WEEK HE/SHE WORKED? (READ ALOUD THE RESPONSE CATEGORIES) Mark only ONE category.

- Drove alone ¹ Go to 18 Shared the driving ³
- Drove with passenger(s) ² Rode as a passenger ⁴ END

17 INCLUDING ... HOW MANY PEOPLE USUALLY RODE IN THE CAR, TRUCK OR VAN?

- Two ¹ Three ² Four or more ³

18 WHAT WAS THE MAKE AND MODEL OF THE VEHICLE THAT ... COULD/DID DRIVE TO WORK?

- Enter code Don't know ⁷

19 WHAT WAS THE MODEL YEAR OF THIS VEHICLE?

- 19 [] [] Don't know ¹

NOTES

See over for additional NOTES

| | | | |
|------------------|---------------------------------|------------------|---------------------------------|
| Item no. [] [] | [] [] [] [] [] [] [] [] | Item no. [] [] | [] [] [] [] [] [] [] [] |
| Item no. [] [] | [] [] [] [] [] [] [] [] | Item no. [] [] | [] [] [] [] [] [] [] [] |



N° de dossier 2

Form for dossier number

Date d'enquête 3

Form for date of survey

N° de tâche 4

Form for task number

1980

1 FORMULE 06

page-ligne du DM 5

Form for DM page-line

Form for family name

09 À L'INTERVIEWER: FORMULE 05

- Si "Oui" au poste 10 OU un code autre que 6 au poste 33 ... Passez à 10
Autrement ... FIN

15 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UNE AUTOMOBILE, UN CAMION OU UNE FOURGONNETTE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

- Oui 1, Passez à 18, Non 2, FIN

10 LES QUESTIONS QUI SUIVENT PORTENT SUR LES DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE ... A TRAVAILLÉ À SON EMPLOI PRINCIPAL.

16 LAQUELLE DES CATÉGORIES SUIVANTES DÉCRIT LE MIEUX LA FAÇON DONT ... S'EST RENDU(E) AU TRAVAIL AU COURS DE LA DERNIÈRE SEMAINE PENDANT LAQUELLE IL(ELLE) A TRAVAILLÉ?

- A conduit sa voiture sans passager(s) 1, A partagé la conduite avec quelqu'un d'autre 3, A conduit sa voiture avec passager(s) 2, Était passager dans une voiture 4, FIN

11 QUELLE EST LA DISTANCE APPROXIMATIVE QUI SÉPARE LE DOMICILE DE ... DE SON LIEU DE TRAVAIL?

- Milles 1, Kilomètres 2, Moins de 1 mille ou kilomètre 3, Sans objet 5, Varie d'un jour à l'autre 4, FIN

17 Y COMPRIS ... COMBIEN DE PERSONNES PRENAIENT HABITUELLEMENT PLACE DANS LA VOITURE, LE CAMION OU LA FOURGONNETTE?

- Deux 1, Trois 2, Quatre ou plus 3

12 ENVIRON COMBIEN DE TEMPS A-T-IL FALLU À ... POUR SE RENDRE DE SON DOMICILE À SON LIEU DE TRAVAIL EN EMPRUNTANT LE CHEMIN HABITUEL?

Form for time in minutes

18 QUELLE ÉTAIT LA MARQUE ET LE MODÈLE DU VÉHICULE QUE ... POUVAIT CONDUIRE / A CONDUIT POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

- Inscrivez le code, Ne sait pas 7

13 ... AVAIT-IL(ELLE) À SA DISPOSITION UN MOYEN DE TRANSPORT EN COMMUN POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

- Oui 1, Non 2, Ne sait pas 3

19 QUELLE ÉTAIT L'ANNÉE DE FABRICATION DE CE VÉHICULE?

- 19, Ne sait pas 1

14 QUEL PRINCIPAL MOYEN DE TRANSPORT ... A-T-IL(ELLE) UTILISÉ POUR SE RENDRE AU TRAVAIL?

- Automobile 1, Taxi 4, Autobus/méto/tramway 2, Motocyclette/bicyclette 5, Train de banlieue 3, À pied 6, Autre 7

NOTES

Servez-vous du verso pour NOTES supplémentaires

Form for postal code

Form for postal code

Annex I

Selected Supplementary
Statistics

Annexe I

Statistiques supplémentaires

TABLE 1. Passenger Automobiles in Canada, 1976-1980

TABLEAU 1. Voitures particulières, Canada, 1976-1980

| Passenger automobiles Voitures particulières | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 |
|---|----------------------|-------|--------|-------|-------|
| | thousands – milliers | | | | |
| Licensed ¹ – Immatriculées ¹ | 9,016 | 9,509 | 9,745 | 9,985 | .. |
| Households owning ² – Ménages possédant ² : | | | | | |
| One – Une | 3,820 | 3,883 | 3,989 | 4,138 | 4,192 |
| Two or more – Deux ou plus | 1,694 | 1,733 | 1,755 | 1,756 | 2,039 |
| Shipped ³ – Expédiées ³ | 1,145 | 1,161 | 1,136† | .. | .. |
| Exported – Exportées | 884† | 921 | 874 | 651 | .. |
| Imported – Importées: | | | | | |
| United States – États-Unis | 569 | 584 | 550 | 589 | 495 |
| Other – Autres | 178 | 170 | 193 | 118 | 207 |
| Total imported – Total importées | 746† | 754 | 743 | 707 | 702 |
| Retail sales – Ventes au détail | 946 | 991 | 989 | 1,003 | 932 |

¹ Includes "drive yourself" passenger cars and taxi cabs.

¹ Comprend les voitures particulières et les taxis.

² For a discussion on the reliability of estimates see *Household Facilities and Equipment*, Catalogue 64-202.

² Pour en savoir davantage sur la fiabilité des estimations, voir *L'équipement ménager*, n° 64-202 au catalogue.

³ These are shipments from Canadian manufacturers and do not normally equate with the production of the year because the size of inventories held by manufacturers varies from year to year.

³ Il s'agit des expéditions des fabricants canadiens qui normalement ne représentent pas la production de l'année, parce que le volume de leurs inventaires varie d'une année à l'autre.

Source: *Motor Vehicle Shipments*, Catalogue 42-002; *Exports – Merchandise Trade*, Catalogue 65-202; *Imports – Merchandise Trade*, Catalogue 65-203; *New Motor Vehicle Sales*, Monthly, Catalogue 63-007; *New Motor Vehicle Sales*, Annual, Catalogue 63-208; *Road Motor Vehicles: Registrations*, Catalogue 53-219; *Household Facilities and Equipment, 1972-1976 (Revised Estimates)*, Consumer Income and Expenditure Division; *Household Facilities and Equipment*, Catalogue 64-202.

Source: *Livraisons de véhicules automobiles*, n° 42-002 au catalogue; *Exportations – Commerce de marchandises*, n° 65-202 au catalogue; *Importations – Commerce de marchandises*, n° 65-203 au catalogue; *Ventes de véhicules automobiles neufs*, mensuel, n° 63-007 au catalogue; *Ventes de véhicules automobiles neufs*, annuel, n° 63-208 au catalogue; *Véhicules automobiles: Immatriculations*, n° 53-219 au catalogue; *L'équipement ménager, 1972-1976 (estimations rectifiées)*. Division du revenu et des dépenses des consommateurs; *L'équipement ménager*, n° 64-202 au catalogue.

TABLE 2. Passenger Automobile Licences, by Province or Territory, 1976-1979

TABLEAU 2. Immatriculations de voitures particulières, selon la province ou le territoire, 1976-1979

| Province or territory Province ou territoire | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 |
|---|----------------------|-------|-------|-------|
| | thousands – milliers | | | |
| Canada | 9,016 | 9,509 | 9,745 | 9,985 |
| Newfoundland – Terre-Neuve | 130 | 127 | 132 | 140 |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard | 42 | 44 | 46 | 48 |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse | 270 | 275 | 285 | 316 |
| New Brunswick – Nouveau-Brunswick | 226 | 235 | 243 | 250 |
| Québec | 2,350 | 2,523 | 2,450 | 2,569 |
| Ontario | 3,342 | 3,490 | 3,597 | 3,691 |
| Manitoba | 413 | 431 | 446 | 453 |
| Saskatchewan | 370 | 380 | 395 | 366 |
| Alberta | 789 | 864 | 960 | 1,040 |
| British Columbia – Colombie-Britannique | 1,070 | 1,126 | 1,177 | 1,099 |
| Yukon | 7 | 6 | 7 | 7 |
| Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest | 6 | 6 | 6 | 6 |

Source: *Road Motor Vehicles: Registrations*, Catalogue 53-219.

Source: *Véhicules automobiles: Immatriculations*, n° 53-219 au catalogue.

TABLE 3. Household Ownership of Automobiles, by Province, 1976-1980

TABLEAU 3. Ménages propriétaires d'automobiles, selon la province, 1976-1980

| Household and year ¹ Ménage et année ¹ | Canada | New-found-land Terre-Neuve | Prince Edward Island Île-du-Prince-Édouard | Nova Scotia Nouvelle-Écosse | New Brunswick Nouveau-Brunswick | Québec |
|--|---------|-------------------------------|---|--------------------------------|--|--------|
| thousands of households – milliers de ménages | | | | | | |
| Households with automobiles – Ménages propriétaires d'automobiles: | | | | | | |
| 1980 | 6,230 | 103 | 29 | 197 | 161 | 1,579 |
| 1979 | 5,899 | 98 | 27 | 186 | 156 | 1,482 |
| 1978 | 5,744 | 98 | 26 | 175 | 150 | 1,436 |
| 1977 | 5,617 | 98 | 27 | 176 | 146 | 1,429 |
| 1976 | 5,314 | 91 | 26 | 175 | 139 | 1,390 |
| Households with two or more automobiles – Ménages propriétaire de deux automobiles ou plus: | | | | | | |
| 1980 | 2,039 | 27 | 7 | 53 | 49 | 390 |
| 1979 | 1,756 | 23 | 7 | 46 | 38 | 334 |
| 1978 | 1,755 | 21 | 7 | 44 | 42 | 305 |
| 1977 | 1,733 | 23 | 8 | 46 | 38 | 317 |
| 1976 | 1,694 | 21 | 7 | 49 | 35 | 281 |
| | Ontario | Manitoba | Saskatchewan | Alberta | British Columbia Colombie-Britannique | |
| thousands of households – milliers de ménages | | | | | | |
| Households with automobiles – Ménages propriétaires d'automobiles: | | | | | | |
| 1980 | 2,337 | 263 | 256 | 561 | 743 | |
| 1979 | 2,238 | 264 | 246 | 509 | 694 | |
| 1978 | 2,196 | 250 | 242 | 500 | 664 | |
| 1977 | 2,124 | 252 | 231 | 485 | 648 | |
| 1976 | 2,108 | 242 | 236 | 458 | 647 | |
| Households with two or more automobiles – Ménages propriétaires de deux automobiles ou plus: | | | | | | |
| 1980 | 823 | 81 | 86 | 219 | 300 | |
| 1979 | 722 | 77 | 77 | 190 | 239 | |
| 1978 | 729 | 70 | 79 | 194 | 257 | |
| 1977 | 696 | 73 | 80 | 196 | 256 | |
| 1976 | 678 | 72 | 100 | 179 | 270 | |

¹ For a discussion on the reliability of estimates, see *Household Facilities and Equipment*, Catalogue 64-202.

¹ Pour en savoir davantage sur la fiabilité des estimations, voir *L'équipement ménager*, n° 64-202 au catalogue.

Source: *Household Facilities and Equipment, 1972-1976 (Revised Estimates)*. Consumer Income and Expenditure Division: *Household Facilities and Equipment, May 1978, May 1979 and May 1980*, Catalogue 64-202.

Source: *L'équipement ménager, 1972-1976 (estimations rectifiées)*, Division du revenu et des dépenses des consommateurs. *L'équipement ménager, mai 1978, mai 1979 et mai 1980*, n° 64-202 au catalogue.

TABLE 4. Retail Sales of New Passenger Cars, by Province, 1976-1980

TABLEAU 4. Ventes au détail de voitures particulières neuves, selon la province, 1976-1980

| Province | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 | Percentage change | |
|--|----------------|----------------|----------------|------------------|----------------|--------------------------|-----------|
| | | | | | | Pourcentage de variation | |
| | | | | | | 1976-1980 | 1979-1980 |
| Canada | 946,488 | 991,398 | 988,890 | 1,003,008 | 932,060 | - 2 | - 7 |
| Newfoundland – Terre-Neuve | 14,042 | 14,937 | 16,549 | 16,385 | 16,171 | + 15 | - 1 |
| Prince Edward Island – Île-du-Prince Prince-Édouard | 3,990 | 4,084 | 4,832 | 4,840 | 3,971 | -- | - 18 |
| Nova Scotia – Nouvelle-Écosse | 31,318 | 31,910 | 35,172 | 33,868 | 31,743 | + 1 | - 6 |
| New Brunswick – Nouveau- Brunswick | 25,535 | 25,308 | 26,216 | 26,504 | 23,937 | - 6 | - 10 |
| Québec | 276,239 | 272,538 | 269,447 | 297,820 | 264,133 | - 4 | - 11 |
| Ontario | 351,523 | 388,568 | 391,408 | 380,430 | 335,815 | - 4 | - 12 |
| Manitoba | 40,433 | 39,686 | 38,580 | 33,587 | 32,791 | - 19 | - 2 |
| Saskatchewan | 34,810 | 32,876 | 31,752 | 29,495 | 29,417 | - 15 | -- |
| Alberta | 84,103 | 86,682 | 84,319 | 88,447 | 91,382 | + 9 | + 3 |
| British Columbia – Colombie- Britannique | 84,495 | 94,809 | 90,615 | 91,632 | 102,700 | + 22 | + 12 |

Source: *New Motor Vehicle Sales*, Monthly, Catalogue 63-007. *New Motor Vehicle Sales*, Annual, Catalogue 63-208.

Source: *Ventes de véhicules automobiles neufs*, mensuel, n° 63-007 au catalogue. *Ventes de véhicules automobiles neufs*, annuel, n° 63-208 au catalogue.

TABLE 5. Gross Sales of Gasoline,¹ by Month, Canada, 1976-1980

TABLEAU 5. Ventes mensuelles brutes d'essence¹, selon le mois, Canada, 1976-1980

| Month | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1980 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Mois | | | | | |
| billions of litres ² – milliards de litres ² | | | | | |
| Total | 34.9 | 35.8 | 36.9 | 38.3 | 38.0 |
| January – Janvier | 2.6 | 2.7 | 2.7 | 3.0 | 2.8 |
| February – Février | 2.4 | 2.5 | 2.7 | 2.8 | 2.9 |
| March – Mars | 2.7 | 2.7 | 2.8 | 3.0 | 2.9 |
| April – Avril | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 3.0 | 2.9 |
| May – Mai | 2.9 | 3.0 | 3.1 | 3.3 | 3.2 |
| June – Juin | 3.1 | 3.2 | 3.3 | 3.3 | 3.2 |
| July – Juillet | 3.3 | 3.2 | 3.5 | 3.5 | 3.5 |
| August – Août | 3.4 | 3.6 | 3.5 | 3.7 | 3.5 |
| September – Septembre | 3.1 | 3.1 | 3.2 | 3.3 | 3.4 |
| October – Octobre | 2.9 | 3.1 | 3.1 | 3.4 | 3.4 |
| November – Novembre | 2.9 | 3.0 | 3.1 | 3.1 | 3.0 |
| December – Décembre | 3.0 | 3.0 | 3.1 | 3.1 | 3.2 |

¹ Excludes fuel sales for use by railways, ships and aircraft, heating or industrial purposes.

¹ Exclut les ventes de carburant destiné aux chemins de fer, aux bateaux et avions et aux fins industrielles et de chauffage.

² 1 litre = 0.219 969 gallon.

Source: *Road Motor Vehicles, Fuel Sales*, Catalogue 53-218.

Source: *Véhicules automobiles, ventes de carburant*, n° 53-218 au catalogue.

Annex II

**Alphabetical Listing and
Codes for Vehicles**

Annexe II

**Liste alphabétique et codes
des véhicules**

Models are classified by curb weight as follows:

Les modèles sont classés selon le poids en ordre de marche:

Code

Catégorie

1. Less than 3,000 pounds (1 361 kilograms) in weight. Since 1979, Category 1 has been subdivided as follows:
 - 1A. Less than 2,500 pounds (1 134 kilograms) in weight.
 - 1B. Weight of 2,500 to 2,999 pounds (1 134 to 1 360 kilograms).

However, since data are not available on this basis for all years, tables on vehicle size use only Category 1.
2. Weight of 3,000 to 3,499 pounds (1 361 to 1 587 kilograms).
3. Weight of 3,500 to 4,199 pounds (1 588 to 1 905 kilograms).
4. Weight of 4,200 pounds (1 906 kilograms) or more.

1. Poids inférieur à 3,000 livres (1 361 kilogrammes). Depuis 1979, la première catégorie est sous-divisée de la façon suivante:
 - 1A. Poids inférieur à 2,500 livres (1 134 kilogrammes).
 - 1B. Poids de 2,500 à 2,999 livres (1 134 à 1 360 kilogrammes).

Cependant, puisque les données ne sont pas disponibles pour toutes les années, les tableaux sur la grandeur du véhicule utilisent seulement la première catégorie.
2. Poids de 3,000 à 3,499 livres (1 361 à 1 587 kilogrammes).
3. Poids de 3,500 à 4,199 livres (1 588 à 1 905 kilogrammes).
4. Poids de 4,200 livres (1 906 kilogrammes) ou plus.

Note: (-) means up to and including the indicated year.
 (+) means the indicated year and subsequent years.

Note: (-) signifie jusqu'à l'année indiquée inclusivement.
 (+) signifie l'année indiquée et les années suivantes.

| Model | Code Catégorie | Model | Code Catégorie |
|-----------------------------|-------------------|-----------------------------|-------------------|
| ACADIAN, Pontiac (-1971) | 2 | BONNEVILLE, Pontiac | 4 |
| ACADIAN, Pontiac (1976+) | 1A | BOSS, Ford | 2 |
| ALPHA ROMEO | 1A | | |
| AMBASSADOR, AMC | 3 | CALAIS, Cadillac | 4 |
| AMX, AMC | 2 | CAMARO, Chevrolet | 2 |
| APPOLO, Buick (-1975) | 3 | CAPRI, Mercury | 1B |
| ARIES, Dodge | 1A | CAPRICE, Chevrolet (-1976) | 4 |
| ARROW, Plymouth/Dodge | 1A | CAPRICE, Chevrolet (1977+) | 3 |
| ASPEN, Dodge | 2 | CARAVELLE, Plymouth | 3 |
| ASTRE, Pontiac | 1A | CATALINA, Pontiac (-1976) | 4 |
| AUDI | 1A | CATALINA, Pontiac (1977+) | 3 |
| AUSTIN, British Leyland | 1A | CENTURY, Buick (-1977) | 2 |
| | | CENTURY, Buick (1978+) | 2 |
| BARRACUDA, Plymouth | 2 | CENTURION, Buick | 4 |
| BEAUMONT, Chevrolet | 3 | CHALLENGER, Dodge (-1974) | 2 |
| BEL AIR, Chevrolet (-1976) | 4 | CHALLENGER, Dodge (1978+) | 1A |
| BEL AIR, Chevrolet (1977+) | 3 | CHAMP, Dodge | 1A |
| BELVEDERE, Plymouth | 3 | CHARGER, Dodge | 3 |
| BISCAYNE, Chevrolet (-1976) | 4 | CHEVELLE, Chevrolet (-1977) | 3 |
| BISCAYNE, Chevrolet (1977+) | 3 | CHEVELLE, Chevrolet (1978+) | 2 |
| BMW | 2 | CHEVETTE, Chevrolet (-1976) | 3 |
| BOBCAT, Mercury | 1A | CHEVETTE, Chevrolet (1977+) | 2 |

| Model | Code Catégorie | Model | Code Catégorie |
|---|-------------------|--------------------------------|-------------------|
| CHEVY II, Chevrolet | 2 | EAGLE SX4, AMC | 2 |
| CITATION, Chevrolet | 1B | EL CAMINO, Chevrolet (-1977) | 3 |
| CITROEN | 2 | EL CAMINO, Chevrolet (1978+) | 2 |
| CIVIC, Honda | 1A | ELDORADO, Cadillac (-1978) | 4 |
| COBRA, Ford (-1975) | 3 | ELDORADO, Cadillac (1979+) | 3 |
| COBRA, Ford (1976+) | 1B | ELECTRA, Buick (-1976) | 4 |
| COLONY PARK, Mercury (-1978) | 4 | ELECTRA, Buick (1977+) | 3 |
| COLONY PARK, Mercury (1979+) | 3 | ELITE, Ford | 3 |
| COLT, Plymouth/Dodge | 1A | EPIC, Envoy | 1A |
| COMET, Mercury (-1970) | 3 | ESCORT, Ford | 1A |
| COMET, Mercury (1971+) | 2 | ESTATE WAGON, Buick (-1976) | 4 |
| CONTINENTAL, Lincoln (-1979) | 4 | ESTATE WAGON, Buick (1977+) | 3 |
| CONTINENTAL, Lincoln (1980+) | 3 | EXECUTIVE, Pontiac | 4 |
| CONCOURS, Plymouth | 2 | | |
| CONCORD, AMC | 2 | FAIRLANE, Ford | 3 |
| CORDOBA, Chrysler (-1979) | 3 | FAIRMOUNT, Ford | 2 |
| CORDOBA, Chrysler (1980+) | 2 | FALCON, Ford | 2 |
| CORONET, Dodge | 3 | F-85, Oldsmobile (-1975) | 3 |
| CORTINA, Ford | 1A | F-85, Oldsmobile (1976+) | 2 |
| CORVAIR, Chevrolet (-1969) | 2 | FIAT | 1A |
| CORVETTE, Chevrolet (-1979) | 3 | FIESTA, Ford | 1A |
| CORVETTE, Chevrolet (1980+) | 2 | FIREBIRD, Pontiac | 2 |
| COUGAR, Mercury (-1973) | 2 | FIRENZA, Vauxhaul | 1A |
| COUGAR, Mercury (1974+ to - à - 1979) | 3 | FLEETWOOD, Cadillac | 4 |
| COUGAR, Mercury (1980+) | 2 | FOUR-FOURTY-TWO, Oldsmobile | 3 |
| COUGAR XR7, Mercury (1980+) | 2 | FURY, Plymouth (-1974) | 4 |
| COUGAR, Mercury (1981+) | 2 | FURY, Plymouth (1975+) | 3 |
| COUNTRY SQUIRE, Ford (-1978) | 4 | FURY GRAN, Plymouth (-1977) | 4 |
| COUNTRY SQUIRE, Ford (1979+) | 3 | FURY GRAN, Plymouth (1980+) | 3 |
| CRICKET, Plymouth | 1A | | |
| CRUISER, Oldsmobile (-1977) | 3 | GALAXIE, Ford | 4 |
| CRUISER, Oldsmobile (1978+) | 2 | GRAND AM, Pontiac | 3 |
| CROWN, Toyota | 2 | GRAND LE MANS, Pontiac (-1977) | 3 |
| CUSTOM, Ford (-1978) | 4 | GRAND LE MANS, Pontiac (1978+) | 2 |
| CUSTOM, Ford (1979+) | 3 | GRAND MANS SAFARI, Pontiac | 3 |
| CUSTOM CRUISER, Oldsmobile (-1976) | 4 | GRAND PRIX, Pontiac (-1977) | 3 |
| CUSTOM CRUISER, Oldsmobile (1977+) | 3 | GRAND PRIX, Pontiac (1978+) | 2 |
| CUTLASS, Oldsmobile (-1977) | 3 | GRAND SAFARI, Pontiac (-1976) | 4 |
| CUTLASS, Oldsmobile (1978+) | 2 | GRAND SAFARI, Pontiac (1977+) | 3 |
| CYCLONE, Mercury | 3 | GRAND VILLE, Pontiac | 4 |
| | | GRAN FURY, Plymouth (-1977) | 4 |
| DART, Dodge | 2 | GRAN FURY, Plymouth (1980+) | 3 |
| DATSUN, (all models except 280Z - tous les modèles à l'exception de la 280Z) | 1A | GRANADA, Ford | 2 |
| DATSUN 280Z | 1B | GREMLIN, AMC | 1B |
| DELMONT, Oldsmobile | 4 | G.S., Buick | 3 |
| DELTA CUSTOM, Oldsmobile | 4 | GTO, Pontiac (-1974) | 3 |
| DELTA 88 ROYALE, Oldsmobile (-1976) | 4 | GTO, Pontiac (1975+) | 2 |
| DELTA 88 ROYALE, Oldsmobile (1977+) | 3 | GTX, Plymouth | 3 |
| DEMON, Dodge | 2 | | |
| DE VILLE, Cadillac | 4 | HONDA | 1A |
| DIPLOMAT, Dodge | 3 | HORIZON + TC3, Plymouth | 1A |
| DUSTER, Plymouth | 2 | HORNET, AMC | 2 |
| | | | |
| EAGLE (all models except SX4 - tous les modèles à l'exception de la SX4), AMC | 2 | IMPALA, Chevrolet (-1976) | 4 |
| | | IMPALA, Chevrolet (1977+) | 3 |
| | | IMPERIAL (-1975) | 4 |
| | | IMPERIAL (1981+) | 3 |

| Model | Code Catégorie | Model | Code Catégorie |
|--|-------------------|---|-------------------|
| JAGUAR | 3 | NINETY-EIGHT, Oldsmobile (-1976) | 4 |
| JAVELIN, AMC | 2 | NINETY-EIGHT, Oldsmobile (1977+) | 3 |
| JEEP, AMC | 3 | NOVA, Chevrolet | 2 |
| LAGUNA, Chevrolet | 3 | OMEGA, Oldsmobile (-1975) | 3 |
| LANCIA | 1B | OMEGA, Oldsmobile (1975-1979½) | 2 |
| LAURENTIAN, Pontiac (-1976) | 4 | OMEGA, Oldsmobile (1979½ + front wheel drive - traction avant) | 1B |
| LAURENTIAN, Pontiac (1977+) | 3 | OMNI, +024, Dodge | 1A |
| LE BARON, Chrysler (-1977) | 3 | OPEL | 1A |
| LE BARON, Chrysler (1978+) | 3 | PACER, AMC (-1975) | 1 |
| LE MANS, Pontiac (-1977) | 3 | PACER, AMC (1976+) | 2 |
| LE MANS, Pontiac (1978+) | 2 | PARISIENNE, Pontiac (-1976) | 4 |
| LE SABRE, Buick (-1976) | 4 | PARISIENNE, Pontiac (1977+) | 3 |
| LE SABRE, Buick (1977+) | 3 | PARK LANE, Mercury | 4 |
| LOTUS | 1A | PEUGEOT | 2 |
| LTD, Ford (-1978) | 4 | PHOENIX, Pontiac (-1979½) | 2 |
| LTD, Ford (1979+) | 3 | PHOENIX, Pontiac (1979½ front wheel drive - traction avant) | 1B |
| LTD II, Ford | 3 | PINTO, Ford | 1A |
| LYNX, Mercury | 1A | POLARA, Dodge | 4 |
| MACH I, Ford (-1973) | 2 | PORSCHE | 1B |
| MACH I, Ford (1974+) | 1B | RABBIT, Volkswagen | 1A |
| MAGNUM, Dodge | 3 | RAMBLER AMERICAN, AMC | 2 |
| MALIBU, Chevrolet (-1977) | 3 | RAMBLER 550, 770 or - ou SST, AMC | 3 |
| MALIBU, Chevrolet (1978+) | 2 | RANCHER, Ford | 3 |
| MARAUDER, Mercury | 4 | REBEL, AMC | 3 |
| MARINA, Austin | 1A | REGAL, Buick (-1977) | 3 |
| MARK II, Toyota | 1B | REGAL, Buick (1978+) | 2 |
| MARK III, Toyota | 1B | RELIANT, Plymouth | 1A |
| MARK III, IV, V, Lincoln | 4 | RENAULT | 1A |
| MARK VI, Lincoln | 3 | RIVIERA, Buick (-1978) | 4 |
| MARQUIS, Mercury (-1978) | 4 | RIVIERA, Buick (1979+) | 3 |
| MARQUIS, Mercury (1979+) | 3 | ROAD RUNNER, Plymouth (-1975) | 3 |
| MATADOR, AMC | 3 | ROAD RUNNER, Plymouth (1976+) | 2 |
| MAVERICK, Ford | 2 | ROGUE, AMC | 2 |
| MAZDA | 1A | ROYAL MONACO, Dodge | 4 |
| MERCEDES (all models except 600 - tous les modèles à l'exception de la 600) | 2 | ROVER, British Leyland | 2 |
| MERCEDES 600 | 4 | ROLLS ROYCE | 4 |
| METEOR, Mercury | 3 | SAAB | 1B |
| MIRADA, Dodge | 2 | SAPPORO, Plymouth | 1A |
| MG, British Leyland | 1A | SARATOGA, Chrysler | 4 |
| MONACO, Dodge (-1976) | 4 | SATELLITE, Plymouth | 3 |
| MONACO, Dodge (1977+) | 3 | SCAMP, Plymouth | 2 |
| MONACO ROYAL, Dodge | 4 | SEVILLE, Cadillac (-1979) | 4 |
| MONARCH, Mercury | 2 | SEVILLE, Cadillac (1980+) | 3 |
| MONTE CARLO, Chevrolet (-1977) | 3 | SIMCA | 1A |
| MONTE CARLO, Chevrolet (1978+) | 2 | SKYHAWK, Buick | 1B |
| MONTEGO, Mercury | 3 | SKYLARK, Buick (-1974) | 3 |
| MONZA, Chevrolet | 1B | SKYLARK, Buick (1975+ to - à - 1979½) | 2 |
| MUSTANG, Ford (-1973) | 2 | SKYLARK, Buick (1979½ + front wheel drive - traction avant) | 1B |
| MUSTANG, Ford (1974+) | 1B | | |
| NEWPORT, Chrysler (-1978) | 4 | | |
| NEWPORT, Chrysler (1979+) | 3 | | |
| NEW YORKER, Oldsmobile (-1978) | 4 | | |
| NEW YORKER, Oldsmobile (1979+) | 3 | | |

| Model | Code Catégorie | Model | Code Catégorie |
|--|-------------------|---------------------------------|-------------------|
| SPORT WAGON, Buick | 3 | TOYOTA COROLLA and – et | |
| STRATO CHIEF, Pontiac | 4 | CELICA | 1A |
| SUNBEAM | 1A | TOYOTA CORONA and – et | |
| SUNBIRD, Pontiac | 1B | CRESSIDA | 1B |
| SUBURBAN, Plymouth | 4 | TRANS AM, Pontiac | 2 |
| SUPER BEE, Dodge | 3 | TRIUMPH, British Leyland | 1A |
| SWINGER, Dodge | 2 | | |
| ST. REGIS, Dodge | 3 | VALIANT, Plymouth | 2 |
| SPIRIT, AMC | 1B | VEGA, Chevrolet | 1A |
| SUBARU | 1A | VENTURA, Pontiac | 2 |
| | | VERSAILLES, Lincoln (1977-1980) | 3 |
| TEMPEST, Pontiac | 3 | VISTA CRUISER, Oldsmobile | 3 |
| THREE-HUNDRED, Chrysler | 4 | VIP, Plymouth | 4 |
| THUNDERBIRD, Ford (-1976) | 4 | VIVA, Vauxhaul | 1A |
| THUNDERBIRD, Ford (1977+ to – à 1979) | 3 | VOLARE, Plymouth | 2 |
| THUNDERBIRD, Ford (1980+) | 2 | VOLKSWAGEN | 1A |
| TORINO, Ford (-1975) | 4 | VOLVO | 2 |
| TORINO, Ford (1976+) | 3 | | |
| TORONADO, Oldsmobile (-1978) | 4 | WINDSOR, Chrysler | 4 |
| TORONADO, Oldsmobile (1979+) | 3 | WILDCAT, Buick | 4 |
| TOWN CAR, Lincoln | 3 | | |
| TOWN & COUNTRY, Chrysler (-1977) | 4 | XL, Ford | 4 |
| TOWN & COUNTRY, Chrysler (1978+) | 3 | ZEPHYER, Mercury | 2 |

Source: Energy, Mines and Resources Canada.

Source: Énergie, Mines et Ressources Canada.

DATE DUE
DATE DE RETOUR

| | | |
|---------------------|------------|------------------|
| MAY - 6 1982 MAY | Lefevre | |
| | | 88619 FEB 5 1988 |
| NOV 2 1982 | hoy | |
| OCT 11 1983 | Cook | |
| | | JAN 14 1991 |
| MAR 1 1984 | Khulso | JUL 25 1991 |
| | | GOLF |
| JUN 28 1984 JUN | Crompter | |
| JUL 16 1985 JUL | (Wood) | |
| JUL 4 1986 JUL | 151-00NHPP | |

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA



1010481049