



Service Bulletin

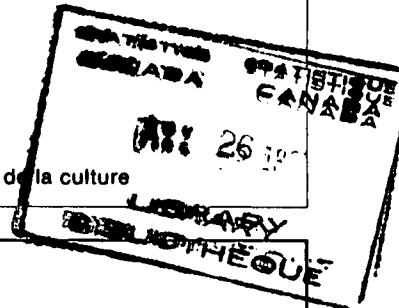
Bulletin de service

Culture Statistics

Education, Science and Culture Division

Statistiques de la culture

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



Vol. 4, No. 8

Vol. 4, n° 8

NOTICE TO READERS

PLEASE NOTE THAT THIS BULLETIN DEALS WITH TWO SUBJECTS: TRAVEL PRICE INDEX 1980 AND TRAVEL TO WORK, NOVEMBER 1980.

AVIS AUX LECTEURS

PRIÈRE DE NOTER QUE LE PRÉSENT BULLETIN TRAITE DE DEUX SUJETS, À SAVOIR L'INDICE DES PRIX DES VOYAGES, 1980 ET LES DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL, NOVEMBRE 1980.

Travel Price Index, 1980

The cost of travelling in Canada continued to increase in 1980, and for the first time since 1976 the increase was significantly higher than the increase in the general level of retail prices.

The best available indicators of these price changes are known as indexes. The Canadian Travel Price Index for 1980 was 220.60 (1971=100). It means that a traveling expenditure costing \$100 in 1971 had risen to \$220.60 by 1980. It is known of course that the Consumer Price Index in general had also gone up. Using the same comparison as for travel, one can say that on the average consumer goods costing \$100 in 1971 were priced at \$210.60 in 1980.

The Travel Price Index has constantly been higher than the Consumer Price Index since 1974, but their relationship has been subject to fluctuation. The rate of change of the two indexes has not been the same. Table 1 shows both the growth and the annual rate of change since 1971 of the two indexes. From 1974 to 1976 the Travel Price Index increased more rapidly than the Consumer Price Index. Whereas this situation was temporarily reversed between 1976 and 1979, between 1979 and 1980 the Travel Price Index increased by 12.6% and the Consumer Price Index increased by 10.1%.

August 1981
4-2209-506

Indice des prix de voyages, 1980

Le coût des voyages au Canada a continué d'augmenter en 1980 et, pour la première fois depuis 1976, cette augmentation a été considérablement plus élevée que l'augmentation des prix de détail dans l'ensemble.

Les meilleurs indicateurs de ces variations de prix sont connus sous le nom d'indices. L'indice canadien des prix des voyages pour 1980 était de 220.60 (100 en 1971), ce qui signifie que les dépenses de voyage qui coûtaient \$100 en 1971 valaient \$220.60 en 1980. Il ne fait aucun doute que, dans l'ensemble, l'indice des prix à la consommation a également augmenté. Parallèlement, on peut dire qu'en moyenne, les biens de consommation qui coûtaient \$100 en 1971 valaient \$210.60 en 1980.

L'indice des prix des voyages a toujours été plus élevé que l'indice des prix à la consommation depuis 1974, mais l'écart entre les deux n'étaient pas toujours le même, car le taux de variation des deux indices était différent. Le tableau 1 illustre le taux de croissance et le taux annuel de variation des deux indices depuis 1971. De 1974 à 1976, l'indice des prix des voyages a augmenté plus rapidement que l'indice des prix à la consommation. Bien que la situation se soit renversée temporairement entre 1976 et 1979, l'augmentation de l'indice des prix des voyages (12.6%) était de nouveau supérieure à celle de l'indice des prix à la consommation (10.1%) entre 1979 et 1980.

août 1981
4-2209-506

Increases in the travel costs in 1980 were due primarily to increases in accommodation and transportation (particularly gasoline prices and plane fares), and to a lesser degree costs of food away from home.

The situation in the United States has been somewhat different, although as in Canada, the Travel Price Index has been above the Consumer Price Index since 1974. In 1980, the United States Travel Price Index reached 235.6, an increase of 20.6% over the 1979 value of 195.3, while the United States Consumer Price Index had increased by only 13.6% to 203.4.

Until 1978 the United States Travel Price Index was lower than the Canadian Travel Price Index. By 1979 the two indexes were virtually equal, while in 1980 the United States Travel Price Index moved considerably ahead of the Canadian index. The two Travel Price Indexes are not directly comparable, but this movement does imply that in recent years the cost of travel in Canada has increased less rapidly than the cost of travel in the United States. This, combined with a decline in the relative value of the Canadian dollar, may encourage Canadians to vacation less in the United States, and encourage United States residents to visit Canada more in 1981.

The Travel Price Index is derived from items selected from the Consumer Price Index. These are weighted according to the distribution of travel expenditures found in the 1971 Canadian Travel Survey. However, travel expenditure data were collected again in 1979 and 1980 and a review of them may justify a revision of the weighting structure of the Travel Price Index.

For further information, contact Janice Ife, (613) 995-9689, Travel, Tourism and Recreation Section, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0Z5.

L'augmentation des coûts de voyage en 1980 est due principalement à l'augmentation du prix du logement et du transport (en particulier les prix de l'essence et les tarifs aériens) et, dans une moindre mesure, à la hausse du coût des aliments consommés à l'extérieur du foyer.

Aux États-Unis, la situation était quelque peu différente, bien que, comme au Canada, l'indice des prix des voyages ait été supérieur à l'indice des prix à la consommation depuis 1974. En 1980, l'indice des prix des voyages aux États-Unis a atteint 235.6, ce qui représente une augmentation de 20.6% par rapport aux chiffres enregistrés en 1979 (195.3), alors que l'indice des prix à la consommation n'a augmenté que 13.6% pour passer à 203.4.

Jusqu'en 1978, l'indice des prix des voyages aux États-Unis était inférieur à l'indice canadien. En 1979, les deux indices étaient pratiquement égaux, alors qu'en 1980, l'indice américain dépassait de loin l'indice canadien. Les deux indices des prix des voyages ne sont pas comparables en tout point, mais cette évolution montre néanmoins qu'au cours des dernières années, le coût des voyages au Canada a augmenté moins rapidement que celui des voyages aux États-Unis. Combiné à une dévaluation relative du dollar canadien, ce phénomène peut encourager les Canadiens à passer moins de vacances aux États-Unis et les Américains, à visiter davantage le Canada en 1981.

L'indice des prix des voyages est composé d'éléments choisis de l'indice des prix à la consommation. La part de chaque élément est déterminée en fonction de la répartition des dépenses de voyage déclarées dans l'enquête sur les voyages canadiens de 1971. Des données sur les dépenses de voyage ont également été recueillies en 1979 et en 1980, et l'examen de ces résultats nécessitera peut-être une révision de la pondération des éléments qui constituent l'indice des prix des voyages.

Pour obtenir plus de renseignements, s'adresser à Janice Ife (613) 995-9689, Section des voyages, du tourisme et des loisirs, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0Z5.

TABLE 1. Travel Price Index and Consumer Price Index for Canada and the United States, 1971-1980

TABLEAU 1. Indice des prix des voyages et indice des prix à la consommation au Canada et aux États-Unis, 1971-1980

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Canada										
Travel Price Index - Indice des prix des voyages	100.0	104.8	112.3	127.5	144.8	157.5	168.6	179.6	196.0 ^F	220.6
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	100.0	104.8	112.7	125.0	138.5	148.9	160.8	175.2	191.2	210.6
Annual percentage increase - Taux d'augmentation annuelle:										
Travel Price Index - Indice des prix des voyages	...	4.8	7.2	13.5	13.6	8.8	7.1	6.5	8.7	12.6
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	...	4.8	7.5	10.9	10.8	7.5	8.0	9.0	9.1	10.1
United States(1) - États-Unis(1)										
Travel Price Index - Indice des prix des voyages	100.0	102.3	108.2	123.9	133.3	141.3	155.9	169.1	195.3(2)	235.6(2)
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	100.0	103.3	109.7	121.8	132.9	140.6	149.6	161.1	179.2(2)	203.4(2)
Annual percentage increase - Taux d'augmentation annuelle:										
Travel Price Index - Indice des prix voyages	...	2.3	5.8	14.5	7.6	6.0	10.3	8.5	15.5(2)	20.6(2)
Consumer Price Index - Indice des prix à la consommation	...	3.3	6.2	11.0	9.1	5.2	6.8	7.7	11.2(2)	13.6(2)

(1) United States figures were originally based on 1967 and have been adjusted to a 1971 base.

(1) À l'origine, les chiffres pour les États-Unis étaient fondés sur les données de 1967, puis ils ont été ajustés en fonction de celles de 1971.

(2) Due to Labor Department changes to the Consumer Price Index, the 1979 figures for CPI and TPI are not precisely comparable to former years.

(2) Les chiffres pour 1979 de l'IPC et de l'IPV ne sont pas tout à fait comparables aux années précédentes en raison des changements apportés par le département du Travail des États-Unis à l'indice des prix à la consommation.

^F revised figures.

^F nombres rectifiés.

... figure not appropriate or not applicable.

... n'ayant pas lieu de figurer.

Source: Consumer Prices and Price Indexes, Catalogue 62-010, Statistics Canada. United States Travel Data Center.

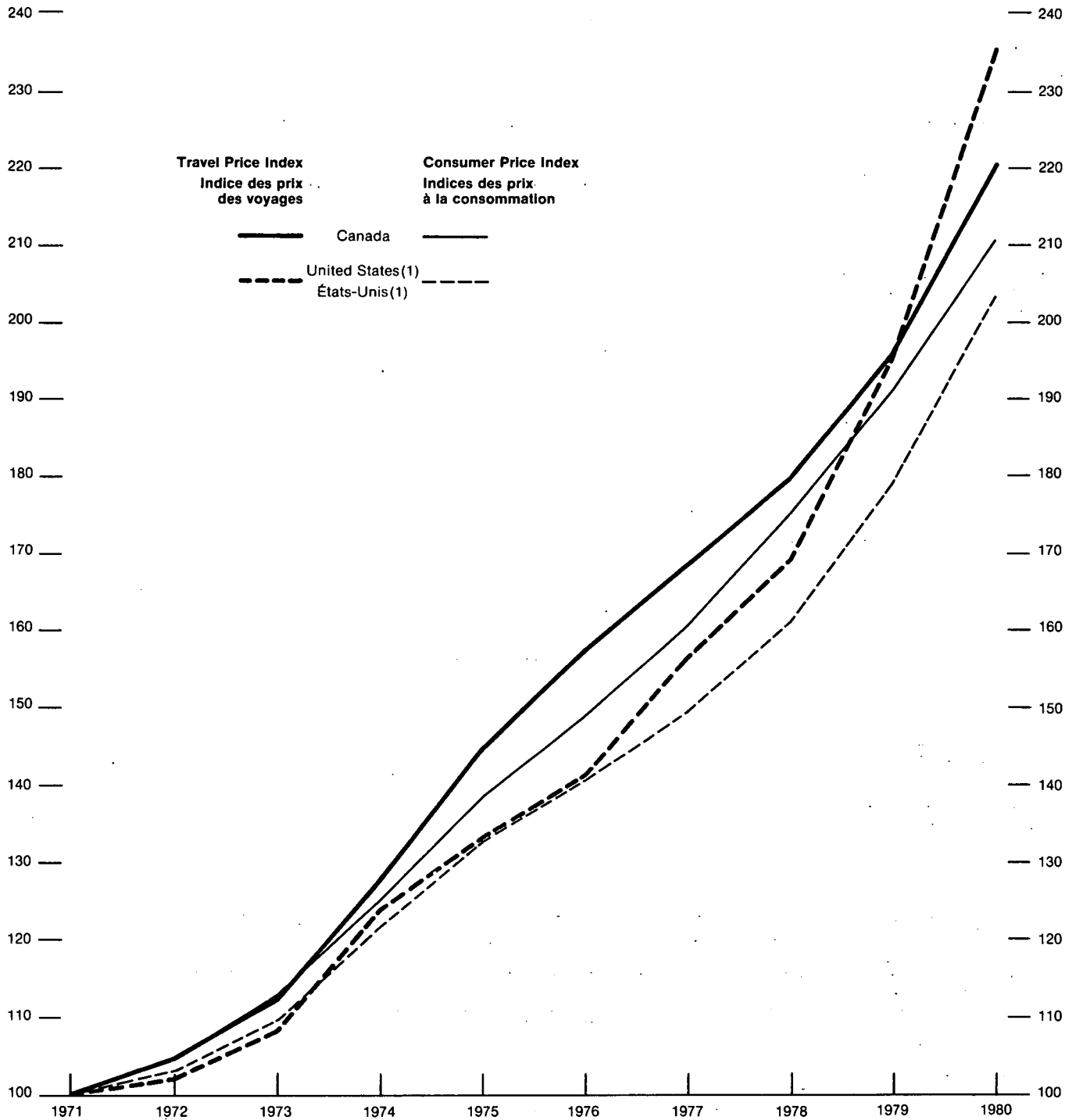
Source: Prix à la consommation et indices des prix n° 62-010 au catalogue de Statistique Canada. Centre américain de données sur les voyages.

Chart 1

Graphique 1

Travel Price Index and Consumer Price Index, for Canada and the United States, 1971 to 1980

Indice des prix des voyages et indice des prix à la consommation pour le Canada et les États-Unis, 1971 à 1980



(1) Due to Labor Department changes to the Consumer Price Index, the 1979 and 1980 figures for the CPI and TPI are not precisely comparable to former years.

(1) Les chiffres pour 1979 et 1980 de l'IPC et de l'IPV ne sont pas tout à fait comparables aux années précédentes en raison des changements apportés par le département du Travail des États-Unis à l'indice des prix à la consommation.

Travel to Work, 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.

These findings were derived from the November 1980 survey, sponsored by Transport Canada and the Department of Energy, Mines and Resources, which was the eighth in an annual series of fall surveys undertaken by Statistics Canada as a supplement to the Labour Force Survey.

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 75% using the automobile, with well over two-thirds of these driving alone, 15% using public transit and 10% walking.

Questions on this release and the Travel To Work survey program should be directed to Janice Ife, (613) 995-9689, Travel, Tourism and Recreation Section, Statistics Canada, Ottawa K1A 0Z5.

Déplacements entre le domicile et le lieu de travail, 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.

Ces conclusions sont tirées de l'enquête de novembre 1980, parrainée par Transport Canada et le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, qui est la huitième d'une série d'enquêtes annuelles faites à l'automne par Statistique Canada comme supplément de l'enquête sur la population active.

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 déplacés 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%.

Si vous avez des questions à poser au sujet du présent bulletin ou du programme d'enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, prière de vous adresser à Janice Ife (613) 995-9689, Section des voyages, du tourisme et des loisirs, Statistique Canada (Ottawa), K1A 0Z5.

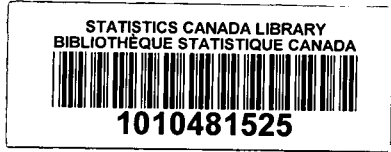


TABLE 2. Method of Transportation of Commuters, November, 1976, 1979 and 1980

TABLEAU 2. Moyen de transport des navetteurs, novembre, 1976, 1979 et 1980

Primary method of transportation Principal moyen de transport	1976	1979	1980	Per cent	Percent change	
				Pourcentage	Variation de pourcentage	
				1980	1976-1980	1979-1980
	thousands of employed persons milliers de personnes occupées					
Driving alone - Seul en automobile	4,000	4,634	4,847	53	21	5
Driving with passenger(s) - En automobile avec passager(s)	638	661	684	7	7	3
Riding as a passenger - En automobile à titre de passager	1,022	1,102	1,071	12	5	- 3
Shared the driving - À partagé la conduite	178	158	184	2	3	16
Total, automobile	5,846(1)	6,555	6,786	74	16	4
Public transportation - Total - Transports en commun	1,302	1,301	1,384	15	6	6
Other transportation(2) - Autre moyen de transport(2)	1,033(3)	1,508	1,022	11	- 1	- 3
COMMUTERS - TOTAL - NAVETTEURS	8,181	8,914	9,193	100	12	3

(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.

(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) Commuters who reported taxi, motorcycle, bicycle, walking to work, and other.

(2) Les navetteurs qui ont déclaré se déplacer en taxi, motocyclette, bicyclette, à pied et autre.

(3) Includes an estimated 32,000 respondents who reported that they did not know the primary method of transportation.

(3) Comprend environ 32,000 répondants qui ont déclaré ignorer le principal moyen de transport.

TABLE 3. Size of Automobile Driven to Work, November, 1976, 1979 and 1980

TABLEAU 3. Taille des automobiles utilisées pour se rendre au travail, novembre, 1976, 1979 et 1980

Size of automobile(1) Taille des automobiles(1)	1976	1979	1980
	thousands - milliers		
Total(2)	4,695	5,246	5,554
	per cent of total - pourcentage du total		
Size 4 (largest) - Taille 4 (plus grande)	27	16	13
Size 3 - Taille 3	21	23	22
Size 2 - Taille 2	22	25	25
Size 1 (smallest) - Taille 1 (plus petite)	18	21	23
Other - Autres	12	15	16

(1) Persons interviewed in the surveys who indicated that they drove an automobile were asked to state the make and model of the vehicle that they used. The criteria used in this classification of models by year were as follows: 1. Less than 3,000 pounds, wheelbase under 100 inches. 2. Weight 3,000-3,499 pounds, wheelbase 100 inches but less than 108 inches. 3. Weight of 3,500-4,199 pounds, wheelbase 108 inches but less than 119 inches. 4. Weight of 4,200 pounds or more, wheelbase 119 inches and over. Other. Vans, campers, trucks and other privately owned motorized transportation, with four or more wheels.

(1) On a demandé aux répondants ayant déclaré qu'ils conduisaient leur voiture pour se rendre au travail d'en préciser la marque et le modèle. Les critères utilisés pour le classement des modèles selon l'année étaient les suivants: 1. Poids de moins de 3,000 livres, empattement de moins de 100 pouces. 2. Poids de 3,000-3,499 livres, empattement de 100 pouces ou plus, mais de moins de 108 pouces. 3. Poids de 3,500-4,199 livres, empattement de 108 pouces ou plus, mais de moins de 119 pouces. 4. Poids de 4,200 livres ou plus, empattement de 119 pouces ou plus. Autres. Fourgonnettes, camionnettes de camping, camions et autres véhicules motorisés à quatre roues ou plus appartenant à des particuliers.

(2) Consists only of the commuters who indicated driving alone, driving with passengers or sharing the driving and excludes the commuters who rode as passengers or for whom the make and model of car driven to work could not be obtained.

(2) Comprend seulement les navetteurs qui ont déclaré conduire sans passagers, conduire avec des passagers et partager la conduite, mais ne comprend pas les navetteurs qui étaient passager dans une voiture ou pour lesquels les renseignements sur la marque et le modèle de l'automobile utilisée pour se rendre au travail n'ont pu être obtenus.