

Statistics
CanadaStatistique
Canada

Travel-log

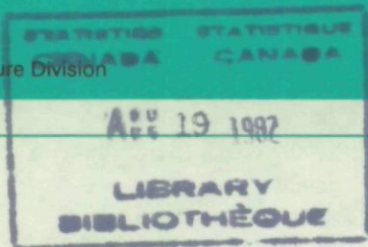
Travel, Tourism and Recreation Section

Info-Voyages

Section des voyages, du tourisme et des loisirs

Education, Science and Culture Division

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



Vol. 1, No. 2

NOTICE TO READERS

PLEASE NOTE THAT THIS BULLETIN DEALS WITH TWO SUBJECTS: TRAVEL PRICE INDEX, FIRST QUARTER, 1982 AND TRAVEL TO WORK, NOVEMBER, 1981

TRAVEL PRICE INDEX, FIRST QUARTER, 1982

The Travel Price Index (1979-80 weights) rose to 283.6 in the first quarter 1982, 11.1 points or 4.1% over the reading in the fourth quarter 1981. The annual rate of increase first quarter 1982 over first quarter 1981 for the TPI is 14.3%. This rate is higher than the 11.6% increase recorded by the Consumer Price Index in the same period.

TRAVEL TO WORK, NOVEMBER 1981

Dominance of Automobile

Estimates from the November 1981 Travel to Work survey indicate that there were 6.7 million persons travelling to work in 5.7 million automobiles. There were also 1.4 million persons using public transportation and a further 1.0 million walking or using some other means of transportation. These 9.2 million commuters represented 85% of employed persons in Canada in November 1981.

The proportions of commuters using each major mode of transportation changed little between 1976 and 1981. Fully 73% of commuters travelled to work in automobiles in 1981, with just over one-half (52%) of commuters driving alone. In 1976 this distribution was 71% automobile with 49% driving alone. In both 1976 and 1981 only 16% of commuters used public transit of some form (primarily buses) and 10% walked to work.

August 1982
4-2209-507

Vol. 1, n° 2

AVIS AUX LECTEURS

PRIÈRE DE NOTER QUE LE PRÉSENT BULLETIN TRAITE DE DEUX SUJETS, À SAVOIR L'INDICE DES PRIX DES VOYAGES, PREMIER TRIMESTRE, 1982 ET LES DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL, NOVEMBRE, 1981

INDICE DES PRIX DES VOYAGES, PREMIER TRIMESTRE, 1982

L'indice des prix des voyages (pondération de 1979-80) a atteint 283.6 au cours du premier trimestre de 1982, soit 11.1 points ou 4.1% de plus qu'au quatrième trimestre de 1981. Le taux annuel d'accroissement de l'I.P.V. au cours du premier trimestre de 1982 par rapport à celui du premier trimestre de 1981 est de 14.3%, soit un taux supérieur au taux de 11.6% enregistré par l'indice des prix à la consommation pendant la période correspondante.

DÉPLACEMENTS ENTRE LE DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL, NOVEMBRE 1981

Prédominance des automobiles

Selon les estimations de l'enquête de novembre 1981 sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, 6.7 millions de personnes se sont rendues à leur travail dans 5.7 millions d'automobiles. En outre, 1.4 million de personnes ont utilisé les transports en commun et 1.0 million ont marché ou ont utilisé un autre moyen de transport. Ces 9.2 millions de navetteurs représentaient 85% de la population active du Canada en novembre 1981.

La proportion des navetteurs qui ont utilisé chacun des principaux modes de transport a peu varié de 1976 à 1981. En 1981, 73% des navetteurs se sont rendus à leur travail en automobile et un peu plus de la moitié (52%) d'entre eux étaient seuls dans leur voiture. En 1976 cette distribution était 71% en automobile, avec 49% qui étaient seuls dans leur voiture. En 1976 et même en 1981, seulement 16% de navetteurs utilisaient une forme ou d'autres de transports en commun (surtout les autobus) et 10% se sont rendus à leur travail à pied.

Août 1982
4-2209-507

TEXT TABLE I. Percentage Distribution of Commuters, by Mode of Transportation, November 1981

TABLEAU EXPLICATIF I. Répartition en pourcentage des navetteurs, selon le moyen de transport, novembre 1981

	Auto- mobi- le	Public transpor- tation	Walking	Auto- mobi- le	Public transpor- tation	Walking
		Transports en commun	A pied		Transports en commun	A pied
Canada	73	16	10	70	15(1)	13(1)
Newfoundland - Terre Neuve	80	(2)	46	70	17(1)	13(1)
Prince Edward Island - Île-du-Prince- Édouard	81	(2)	14(1)	61	30	8
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	81	6	11	62	28	8(1)
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	85	3(1)	10	75	16(1)	(2)
Québec	70	18	11	67	26	6(1)
Ontario	72	18	9	69	27	8
Manitoba	70	19	10	70	20	9
Saskatchewan	79	7	13	75	18	6(1)
Alberta	74	15	9	73	18	6(1)
British Columbia - Colombie-Britannique	78	11	8	80	9	10

- (1) Figures should be viewed with caution because of high sampling variability.
 (1) Chiffres à considérer avec prudence parce que la variabilité d'échantillonnage est élevée.
 (2) Sampling variability too high to permit release.
 (2) La variabilité d'échantillonnage est trop élevée pour permettre la publication des données.
 (3) Census Metropolitan Areas.
 (3) Régions métropolitaines de recensement.

There are provincial variations from this national picture. In general, public transit use is low and automobile use correspondingly high in the Atlantic provinces and from Saskatchewan west. The reverse is true in Québec, Ontario and Manitoba, where high proportions of the population live in metropolitan areas.

Since public transit facilities in Canada are normally restricted to cities, the proportion of commuters using public transit to travel to work is much higher in urban than in rural areas. In November 1981 several cities stood out with high level of public transit use for commuting: Montréal and Toronto both at 30%, closely followed by Ottawa-Hull at 28% and Winnipeg at 26%.

The proportion of commuters using public transit rose in all cities between 1979 and 1981 except Toronto and Winnipeg. Conversely, the proportion of commuters using automobiles declined in most cities, notably Québec-Levis where the proportion decreased from 81% in 1979 to 70% in 1981. This city was probably recovering from the effects of an eight month transit strike during 1979.

Growth in Public Transit

Although the basic modal distribution of total commuters did not change dramatically during the 1976 to 1981 period, in the two latest years public transportation has taken a larger share of the slowly increasing number of commuters. Between 1979 and 1981 the total number of commuters increased by 4%, while the number of commuters using automobiles was up 3%.

Il y a des variations provinciales à l'image nationale. En général, peu de gens ont en recours aux transports en commun (et beaucoup ont utilisé leur voiture) dans les provinces de l'Atlantique ainsi qu'en Saskatchewan et dans les provinces situées à l'ouest de cette province. L'inverse s'applique au Québec, à l'Ontario et au Manitoba où une grande partie de la population vit dans les régions métropolitaines.

Étant donné que au Canada, seules les villes offrent normalement des services de transports en commun, la proportion des navetteurs qui utilisent les transports en commun pour se rendre à leur travail est beaucoup plus élevée dans les régions urbaines que dans les régions rurales. En novembre 1981, l'utilisation des transports en commun par les navetteurs était élevée dans plusieurs villes: le pourcentage s'établissait à 30% à Montréal et Toronto, qui étaient suivies de près par Ottawa-Hull (28%) et Winnipeg (26%).

La proportion de navetteurs utilisant les transports en commun a augmenté dans toutes les villes de 1979 à 1981, sauf Toronto et Winnipeg. Par ailleurs, la proportion des navetteurs utilisant leur automobile a diminué dans la plupart des villes, l'exemple le plus frappant étant Québec-Levis où la proportion est passée de 81% en 1979 à 70% en 1981. Cette ville se remet tait probablement des effets d'une grève de huit mois des transports en commun qui eu lieu en 1979.

Accroissement des transports en commun

Bien que la distribution des principaux modes choisis par les navetteurs n'a pas beaucoup changé entre 1976 et 1981, dans les deux dernières années une plus grande partie des navetteurs, dont le nombre s'accroît lentement, ont utilisé les transports en commun. De 1979 à 1981, le nombre total de navetteurs a augmenté de 4% tandis que le nombre de navetteurs utilisant leur automobile s'est accru de 3%. Cependant, au

However, during this same period, the number of commuters using public transportation increased by 11%. In fact, the number of commuters using automobiles actually declined by 1% between 1980 and 1981, while the number using public transit increased by 4% during the same time.

Alberta in particular had an increase of 33% between 1979 and 1981 in the number of commuters using public transit. This was more than double the percentage increase in the number of commuters (14%) or in the number using automobiles (12%). Québec had a similarly large increase (18%) in the number of commuters using public transit, while the total number of commuters declined by 2% and the number using automobiles declined by 5%.

Several Census Metropolitan Areas experienced marked growth in the number of commuters using public transit between 1980 and 1981. In Montréal, for example, the total number of commuters increased 1% between 1980 and 1981, while the number of commuters using public transit increased by 13%. Calgary also had large increases in the number of public transit commuters (10%), while the number of commuters using automobiles actually declined by 3%.

The November 1981 survey, sponsored by Transport Canada and Energy, Mines and Resources Canada, was the ninth survey in an annual series of fall surveys conducted by Statistics Canada. Details on previous years surveys, including copies of questionnaires, information on survey methodology and definitions, are published in Catalogue 87-503, **Travel to Work, 1976-1980**. The publication is available from Publication Sales and Services, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0V7 or from the Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, K1A 0S9 at a cost of \$6.00 in Canada, \$7.20 in other countries.

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

cours de cette même période, le nombre de navetteurs utilisant les transports en commun a connu une hausse de 11%. En fait, le nombre de navetteurs qui se sont rendus au travail en voiture a subi une baisse réelle de 1% de 1980 à 1981 tandis que le nombre de navetteurs utilisant le transport en commun a augmenté de 4% pendant la même période.

L'Alberta en particulier a eu une augmentation de 33%, entre 1979 et 1981, du nombre de navetteurs utilisant les transports en commun. C'était plus que le double du taux d'augmentation du nombre de navetteurs (14%) ou du nombre utilisant des automobiles (12%). Québec a eu une augmentation pareillement importante (18%) du nombre de navetteurs utilisant les transports en commun, tandis que le nombre total de navetteurs a baissé par 2% et que le nombre utilisant les automobiles a baissé par 5%.

Plusieurs régions métropolitaines de recensement ont connu une croissance marquée du nombre de navetteurs utilisant les transports en commun entre 1980 et 1981. A Montréal, par exemple, le nombre total de navetteurs a augmenté de 1% de 1980 à 1981 tandis que le nombre de navetteurs utilisant les transports en commun s'est accru de 13%. Calgary avait aussi eu de grosses augmentations du nombre de navetteurs utilisant les transports en commun (10%), tandis que le nombre de navetteurs utilisant des automobiles a baissé par 3%.

L'enquête de novembre 1981, parrainée par Transports Canada et Énergie, Mines et Ressources Canada, était la neuvième enquête d'une série annuelle d'enquêtes menées à l'automne par Statistique Canada. Les renseignements détaillés sur les enquêtes des années précédentes, y compris des exemplaires des questionnaires, la méthodologie et les définitions des enquêtes, paraissent dans la publication **Déplacements entre le domicile et le lieu de travail, 1976-1980**, n° 87-503 au catalogue. On peut obtenir cette publication en s'adressant à Vente et Distribution des publications, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0V7 ou au Centre d'édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, K1A 0S9 au prix de \$6.00 (Canada) ou de \$7.20 (étranger).

Si vous avez des questions à poser sur la publication et le programme d'enquête sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, veuillez communiquer avec Janice Ife, Section des voyages, du tourisme et des loisirs, n° de tél. (613) 995-9689.

TABLE 1. Method of Transportation of Commuters, November, 1976-1981

TABLEAU 1. Moyen de transport des navetteurs, novembre, 1976-1981

Primary method of transportation Principal moyen de transport	1976	1977	1978	1979	1980	1981
	Thousands of employed persons Milliers de personnes occupées					
Driving alone - Seul en automobile	4,000	4,233	4,479	4,634	4,847	4,811
Driving with passenger(s) - En automobile avec passager(s)	638	581	619	661	684	681
Riding as a passenger - En automobile à titre de passager	1,022	1,010	1,051	1,102	1,071	1,081
Shared the driving - Parfois passager, parfois conducteur	178	170	151	158	184	173
Total automobile	5,846(1)	5,994	6,299	6,555	6,786	6,746
Public transportation(2) - Transports en commun(2)	1,302	1,222	1,290	1,301	1,384	1,441
Walking - À pied	839	863	844	884	889	893
Other transportation(3) - Autres moyens de transport(3)	194(4)	147	163	173	133	156
Commuters - Total - Navetteurs	8,181	8,226	8,596	8,914	9,193	9,237
Non-commuters(5) - Ne faisant pas la navette(5)	1,410	1,605	1,605	1,603	1,551	1,615
Employed - Total - Personnes occupées	9,592	9,830	10,201	10,516	10,743	10,851
	Percentage of commuters Pourcentage des navetteurs					
Driving alone - Seul en automobile	49	51	52	52	53	52
Driving with passenger(s) - En automobile avec passager(s)	8	7	7	7	7	7
Riding as a passenger - En automobile à titre de passager	12	12	12	12	12	12
Shared the driving - Parfois passager, parfois conducteur	2	2	2	2	2	2
Total automobile	71(1)	73	73	74	74	73
Public transportation(2) - Transports en commun(2)	16	15	15	15	15	16
Walking - À pied	10	10	10	10	10	10
Other transportation(3) - Autres moyens de transport(3)	2(4)	2	2	2	1	2
Commuters - Total - Navetteurs	100	100	100	100	100	100

(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) Bus, subway, streetcar or commuter train.
(2) Autobus, métro, tramway ou train de banlieue.
(3) Taxi, motorcycle, bicycle or "other".
(3) Taxi, motocyclette, bicyclette ou "autres moyens".
(4) Includes an estimated 32,000 commuters who reported that they did not know the method of transportation to work. This category was excluded from the questionnaire after 1976.
(4) Comprend environ 32,000 navetteurs qui ont déclaré ignorer le moyen de transport. Cette catégorie a été éliminée du questionnaire après 1976.
(5) Persons reporting either "zero miles" or distance "varies from day to day".
(5) Personnes ayant déclaré "zéro mille" ou que la distance "varie d'un jour à l'autre".

TABLE 2. Method of Transportation of Commuters, by Province, November, 1979-1981

TABLEAU 2. Moyen de transport des navetteurs, selon la province, novembre, 1979-1981

Province		Total commuters(1) Nombre total de navetteurs(1)	Automobile			Total	Public transportation Transports en commun	Walking A pied
			Driving alone Seul en automobile	Driving with passenger(s) En automobile avec passager(s)	Riding as a passenger(2) En automobile titre de passager(2)			
thousands of commuters - milliers de navetteurs								
CANADA	1981	9,237	4,811	681	1,254	6,746	1,441	893
	1980	9,193	4,847	684	1,255	6,786	1,384	889
	1979	8,914	4,634	661	1,260	6,555	1,301	884
Newfoundland - Terre Neuve	1981	156	71	16	38	124	(3)	25
	1980	161	73	16	40	130	5(4)	23
	1979	147	67	15	35	118	(3)	21
Prince Edward Island - Ile-du- Prince-Édouard	1981	34	17	(3)	7	28	(3)	5(4)
	1980	34	20	(3)	7	29	(3)	(3)
	1979	36	19	4(4)	7	31	(3)	4(4)
Nova Scotia - Nouvelle-Écosse	1981	280	142	25	59	227	17	30
	1980	278	134	32	59	224	16	31
	1979	277	135	28	60	223	15	31
New Brunswick - Nouveau-Brunswick	1981	216	113	20	51	184	6(4)	22
	1980	219	120	21	47	188	5(4)	24
	1979	215	114	21	44	180	(3)	27
Québec	1981	2,269	1,104	174	300	1,578	413	251
	1980	2,318	1,124	184	342	1,651	368	274
	1979	2,306	1,113	169	421	1,659	350	267
Ontario	1981	3,642	1,861	260	488	2,608	658	316
	1980	3,592	1,874	250	471	2,594	664	295
	1979	3,514	1,817	250	443	2,510	631	309
Manitoba	1981	381	185	31	52	268	71	38
	1980	376	192	29	47	268	70	34
	1979	372	176	30	50	256	71	40
Saskatchewan	1981	312	180	25	41	246	21	42
	1980	306	175	24	43	241	20	40
	1979	290	161	32	43	235	18	33
Alberta	1981	883	500	64	91	654	130	82
	1980	860	507	59	84	650	116	81
	1979	776	446	53	87	586	98	78
British Columbia - Colombie- Britannique	1981	1,065	639	64	126	829	122	83
	1980	1,049	629	67	116	813	120	84
	1979	981	586	58	115	758	110	74

(1) Figures do not add to total because commuters reporting "other" are not itemized
 (1) Les chiffres ne correspondent pas au total parce que les navetteurs qui déclarent un "autre" moyen ne sont pas comptés.
 (2) Includes commuters who indicated sharing the driving.
 (2) Comprend les navetteurs qui ont déclaré partager la conduite.
 (3) Sampling variability too high to permit release.
 (3) La variabilité d'échantillonnage est trop élevée pour permettre la publication des données.
 (4) Figures should be viewed with caution because of high sampling variability.
 (4) Chiffres à considérer avec prudence parce que la variabilité d'échantillonnage est élevée.

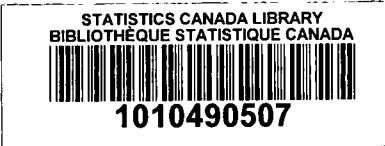


TABLE 3. Method of Transportation of Commuters, Selected Census Metropolitan Areas, November, 1979-1981

TABLEAU 3. Moyen de transport des navetteurs, certaines régions métropolitaines de recensement, novembre, 1979-1981

Area of residence Région de résidence		Total commuters(1) Nombre total de navetteurs(1)	Automobile			Public transportation Transports en commun	Walking A pied	
			Driving alone Seul en auto-mobile	Driving with passenger(s) En auto-mobile avec passager(s)	Riding as a passenger(2) En automobile titre de passager(2)			
		Total						
thousands of commuters - milliers de navetteurs								
Halifax	1981	96	41	9(3)	18	68	15(3)	12(3)
	1980	108	44	14(3)	19	76	14(3)	14(3)
	1979	100	43	(4)	18(3)	70	14(3)	14(3)
Québec-Levis	1981	197	98	(4)	27(3)	139	33(3)	25(3)
	1980	189	99	(4)	26(3)	138	31(3)	(4)
	1979	181	105	(4)	28(3)	146	(4)	(4)
Montréal	1981	1,162	513	76	122	711	347	94
	1980	1,150	509	83	136	728	308	104
	1979	1,159	508	78	154	740	309	99
Ottawa-Hull	1981	331	129	31(3)	47(3)	207	91	28(3)
	1980	321	134	(4)	41(3)	198	93	(4)
	1979	290	114	(4)	37(3)	174	81	31(3)
Toronto	1981	1,511	697	98	148	943	453	97
	1980	1,441	660	90	150	900	448	82
	1979	1,380	613	91	139	844	430	92
Hamilton	1981	231	142	(4)	(4)	173	37(3)	(4)
	1980	218	135	(4)	(4)	167	31(3)	(4)
	1979	226	136	(4)	28(3)	178	32(3)	(4)
Winnipeg	1981	256	119	21	32	171	67	17(3)
	1980	261	126	19	31	176	65	18
	1979	250	112	20	31	163	66	18(3)
Calgary	1981	267	142	19(3)	25	185	57	22
	1980	267	146	18(3)	26	191	52	22
	1979	235	128	16(3)	27	170	44	19(3)
Edmonton	1981	288	158	18(3)	25	201	58	26
	1980	298	171	19(3)	24	213	54	26
	1979	251	132	16(3)	27	175	51	22
Vancouver	1981	548	320	31(3)	57	409	100	30(3)
	1980	555	335	32(3)	46(3)	413	99	35(3)
	1979	517	308	30(3)	49	387	93	27(3)
Other census metropolitan areas - Autres régions métropolitaines de recensement	1981	1,000	560	78	159	796	88	98
	1980	1,039	608	83	153	844	86	95
	1979	986	562	75	150	787	83	89
Other areas - Autres régions	1981	3,348	1,892	280	572	2,744	97	424
	1980	3,346	1,880	282	580	2,741	103	428
	1979	3,338	1,873	276	571	2,720	82	437

(1) Figures do not add to total because commuters reporting "other" are not itemized.
 (1) Les chiffres ne correspondent pas au total parce que les navetteurs qui déclarent un "autre" moyen ne sont pas comptés.
 (2) Includes commuters who indicated sharing the driving.
 (2) Comprend les navetteurs qui ont déclaré partager la conduite.
 (3) Figures should be viewed with caution because of high sampling variability.
 (3) Chiffres à considérer avec prudence parce que la variabilité d'échantillonnage est élevée.
 (4) Sampling variability too high to permit release.
 (4) La variabilité d'échantillonnage est trop élevée pour permettre la publication des données.