



BULLETIN D'ANALYSE

Régions rurales et petites villes du Canada



Bulletin d'analyse – Régions rurales et petites villes du Canada
Vol. 6, n° 7 (mars 2006)

N° 21-006-XIF au catalogue

Tendances des prix de la ruralité

Ray D. Bollman et Marc Prud'homme, Statistique Canada

Faits saillants

- ◆ La distance et la densité de la population définissent la ruralité.
- ◆ En règle générale, le prix du transport des biens d'un endroit à un autre a diminué avec le temps. Il s'est donc produit une baisse relative du prix de la ruralité en ce qui concerne le transport des marchandises, ce qui signifie que les régions rurales sont mieux disposées à faire concurrence aux régions urbaines. Le déplacement des emplois du secteur de la fabrication vers les régions rurales est un exemple de ce phénomène.
- ◆ En général, le prix de la transmission de l'information d'un endroit à un autre a diminué au fil du temps. Il s'est aussi produit une baisse relative du prix de la ruralité en ce qui concerne l'acheminement des communications. (Cependant, la baisse du prix des télécommunications peut avoir été plus grande dans les régions urbaines.)
- ◆ En règle générale, le prix du transport des personnes d'un endroit à un autre a augmenté avec le temps. Cette augmentation traduirait un accroissement relatif du prix de la ruralité en ce qui concerne le transport des personnes. Par exemple, le prix des visites touristiques au Canada rural augmente en termes relatifs.
- ◆ Le prix de la ruralité semble donc diminuer si on considère l'acheminement des biens et de l'information, mais le prix de la ruralité semble augmenter lorsqu'il s'agit du déplacement des personnes.



Statistique
Canada

Statistics
Canada

Canada

Bulletin d'analyse — Régions rurales et petites villes du Canada

ISSN 1481-0972

ISBN 0-662-71443-1

Rédacteur : Ray D. Bollman

Rédacteur adjoint : Neil Rothwell

Publié en collaboration avec le Secrétariat rural d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, le **Bulletin d'analyse — Régions rurales et petites villes du Canada** est une publication hors série de la Division de l'agriculture de Statistique Canada. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.ca et de choisir la rubrique Nos produits et services.

On peut contacter la Division de l'Agriculture à l'adresse:

Division de l'agriculture, Statistique Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Numéro de téléphone sans frais : 1 800 465-1991

Internet : agriculture@statcan.ca
Télécopieur : (613) 951-3868

Comité de revue : Denis Chartrand, Ross Vani, Norah Hillary, Heather Clemenson, Kate Humpage, Deborah Harper, Gaye Ward, Marco Morin et Verna Mitura.

Remerciements particuliers à : Josée Bourdeau et Mélanie Lefebvre

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada.
© Ministre de l'Industrie, 2006.

Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication peut être reproduit, en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux, et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire quelque contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, ou de le transmettre sous quelque forme et par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division de marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.

Normes de services à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois et dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1 800 263-1136. Les normes de service sont aussi publiées dans le site www.statcan.ca sous À propos de Statistique Canada > Offrir des services aux Canadiens.

Introduction

La distance et la densité définissent le milieu rural. La « densité » renvoie au nombre de personnes au kilomètre carré; une densité élevée (c'est-à-dire un gros village ou une ville) signifie qu'il existerait à cet endroit des services d'un ordre supérieur¹. La « distance » est une mesure de ce qu'il en coûte en temps et en argent pour accéder à ces services. Les endroits où la densité de la population est faible et où les distances sont grandes sont donc plus ruraux que les autres².

Compte tenu du rôle crucial de la distance dans notre compréhension de la ruralité, il est important de savoir si le prix de la distance monte ou descend au fil du temps. Nous savons tous que le temps nécessaire pour traverser le Canada a diminué, passant de nombreux mois pour les négociants de fourrures qui se déplaçaient en canot (pendant les années 1700) à de nombreux jours pour les voyageurs qui traversaient le pays en train (à la fin des années 1800) à de nombreuses heures pour ceux qui le font en avion à réaction (au début des années 2000). Le coût en temps a baissé, mais à quel point le coût en argent a-t-il diminué?

Le présent bulletin vise à fournir des données sur la tendance relative au prix du déplacement des biens, de l'information et des personnes d'un point à l'autre.

1. Des services « d'ordre supérieur » correspondent à la présence d'un chirurgien du cerveau dans un hôpital métropolitain plutôt que d'un omnipraticien dans un petit hôpital, ou à celle d'une équipe de hockey professionnel plutôt que d'une équipe cadette au stade local.

2. Veuillez remarquer que les distances à parcourir pour avoir accès à différents services ou à différents marchés sont différentes. La mesure de la ruralité change donc selon qu'on prend en compte l'accès à un récital mensuel de ballet ou à une piste de curling ou à un nombre important de restaurants biologiques où vendre ses produits agricoles biologiques.

Tendance du prix du transport des biens

En général, le prix du transport des biens a diminué au fil du temps.

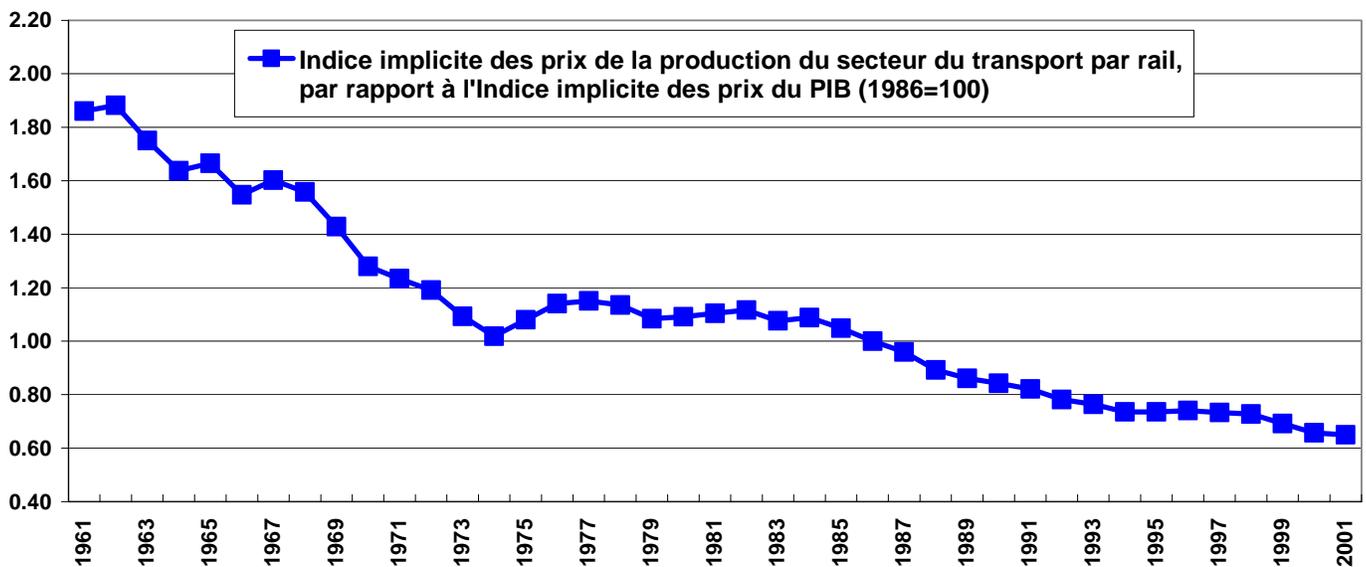
Veillez remarquer que nous déterminons qu'il y a « diminution » ou « augmentation » en comparant le prix d'un article particulier à la tendance des prix de tous les articles; nous parlons donc de la tendance en termes relatifs, ce qui signifie la tendance du prix d'un article particulier *par rapport*

à la tendance du prix de tous les articles. Pour obtenir des précisions sur notre méthodologie, veuillez consulter l'annexe A.

Comme nous l'avons déjà dit, nous constatons une diminution du prix du transport des biens au fil du temps. Par exemple, à l'exception de quelques hausses ponctuelles, le prix du transport par rail des marchandises a chuté continuellement depuis le début des années 1960 (figure 1).

Figure 1

Les prix du transport par rail ont chuté depuis les années 1960

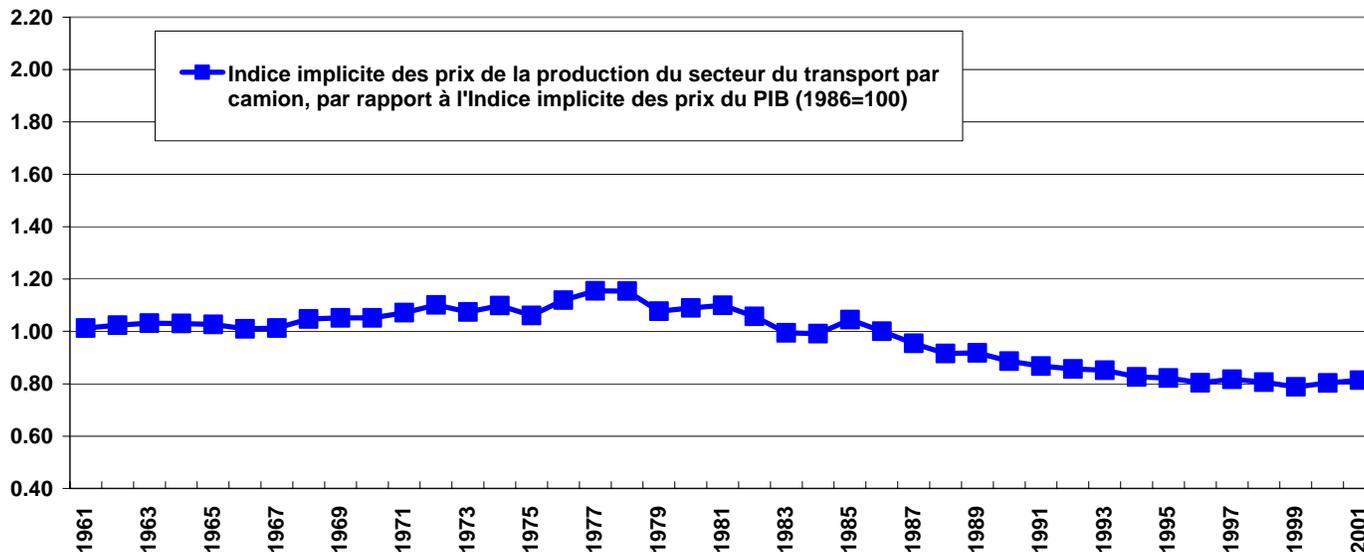


Source : Statistique Canada, Indice implicite des prix du PIB.

Le prix du transport des biens par camion a quelque peu augmenté jusqu'à la fin des années 1970, mais il diminue depuis lors (figure 2).

Figure 2

Les prix du transport par camion ont chuté depuis la fin des années 1970



Source : Statistique Canada, Indice implicite des prix du PIB.

Comme le mentionnent Glaeser et Kohlase (2004) et Rietveld et Vickerman (2004), l'efficacité accrue (et donc la diminution des coûts) des transbordements (c'est-à-dire le chargement, le

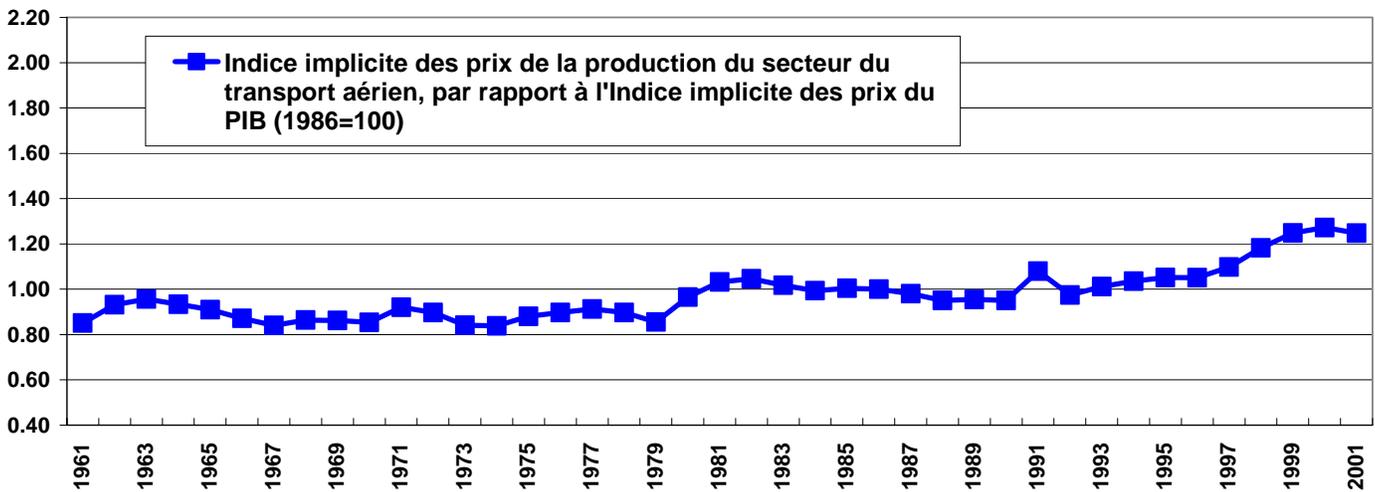
déchargement, la réduction de l'entreposage temporaire, etc.) est l'une des raisons expliquant la baisse du prix du transport des marchandises.

Dans le secteur du transport aérien, la tendance du prix du transport (des personnes et du fret combinés) a été stable pendant les années 1960 et 1970; plus élevée, mais stable, pendant les années

1980 et au début des années 1990; mais a augmenté au cours des dernières années (figure 3).

Figure 3

Les prix du secteur du transport aérien ont été stables pendant les années 1960 et 1970, plus élevés mais stables au cours des années 1980 et à la hausse pendant les années 1990



Nous constatons par conséquent que le prix du transport des biens par rail ou par camion a chuté,

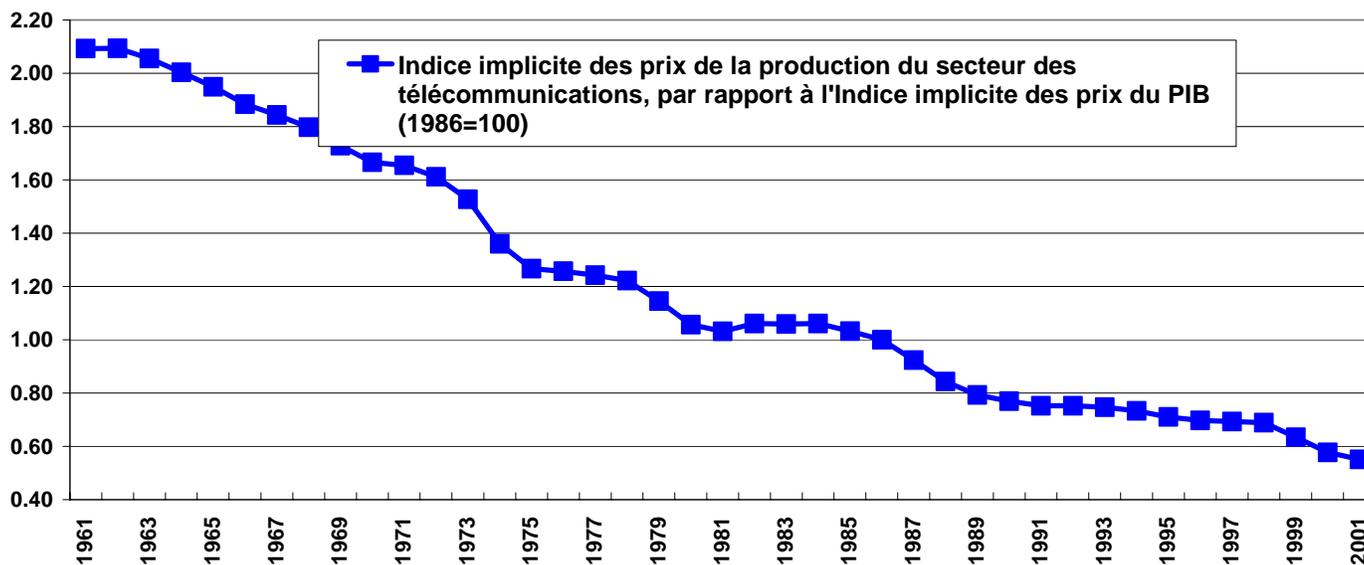
tandis que le prix du transport aérien des biens (et des personnes) s'est accru ces dernières années.

Tendance du prix de la transmission de l'information

Le prix des services fournis par le secteur des télécommunications a diminué continuellement depuis les années 1960 (figure 4).

Figure 4

Les prix des télécommunications ont chuté depuis les années 1960

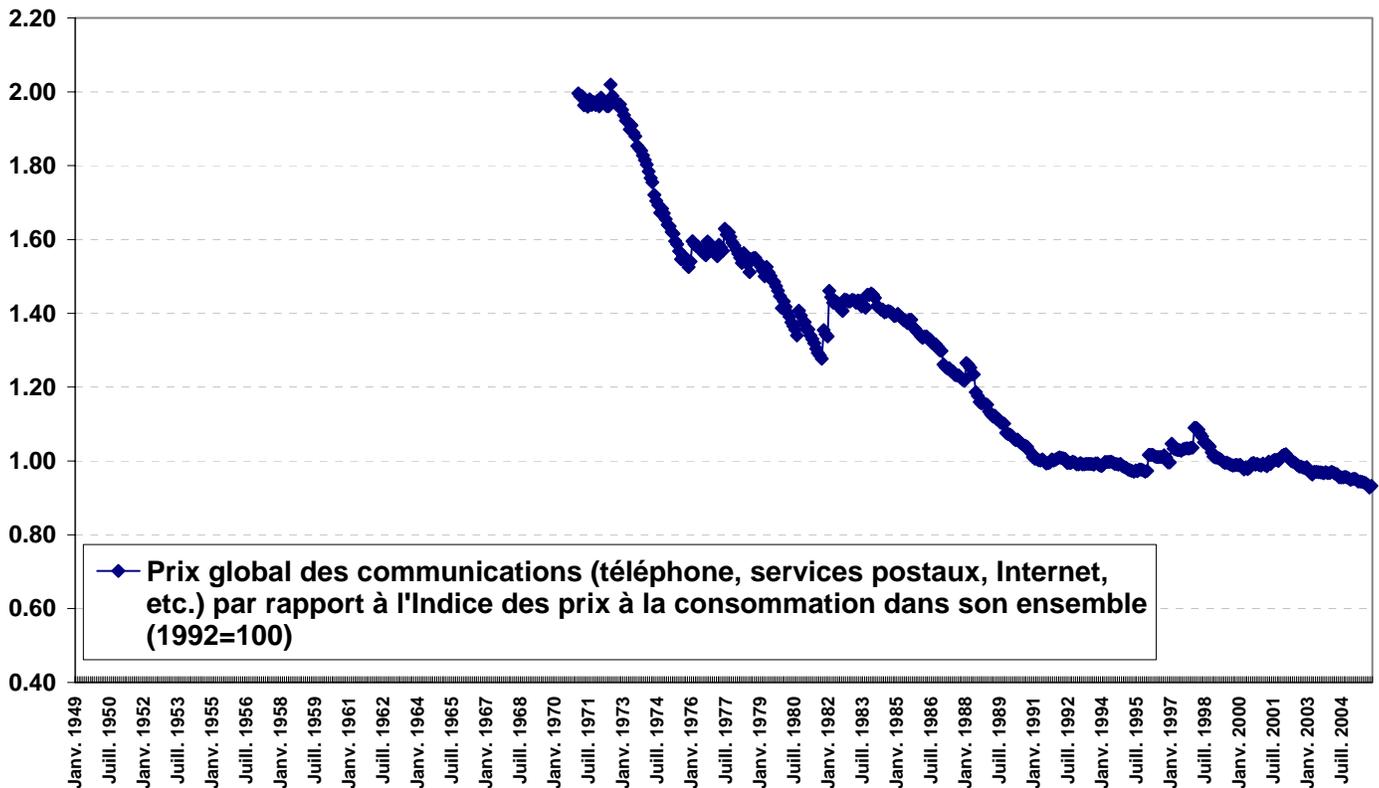


Source : Statistique Canada, Indice implicite des prix du PIB.

Du point de vue des prix que paient les consommateurs, nous observons une tendance similaire. Les prix payés par les consommateurs pour l'ensemble des services de télécommunications (c.-à-d. le téléphone, les

services postaux, Internet, etc.), tels que mesurés par l'Indice des prix à la consommation, ont diminué de façon assez constante jusqu'aux années 1990, mais sont relativement stables depuis lors (figure 5).

Figure 5 Les prix des communications ont connu une chute marquée jusqu'aux années 1990, mais se sont stabilisés depuis lors

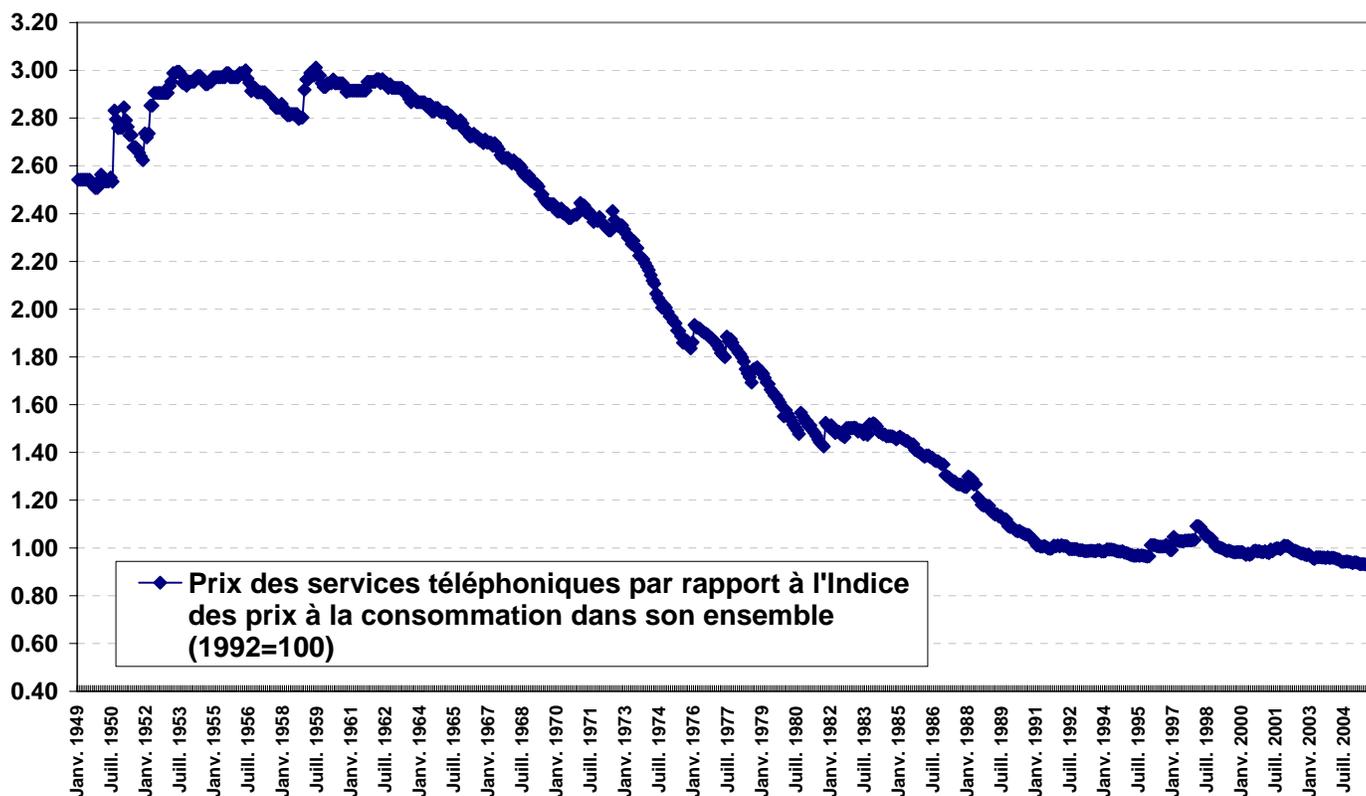


Source : Statistique Canada, Indice des prix à la consommation, base de données CANSIM.

La baisse du prix des services téléphoniques a certainement été un élément important de la diminution du prix des services de télécommunications; remarquez la diminution

constante depuis le début des années 1960 jusqu'à la fin des années 1980, et la stabilité relative des prix depuis le début des années 1990 (figure 6).

Figure 6 Le prix des services téléphoniques a chuté, en termes relatifs, depuis le début des années 1960 jusqu'à la fin des années 1980

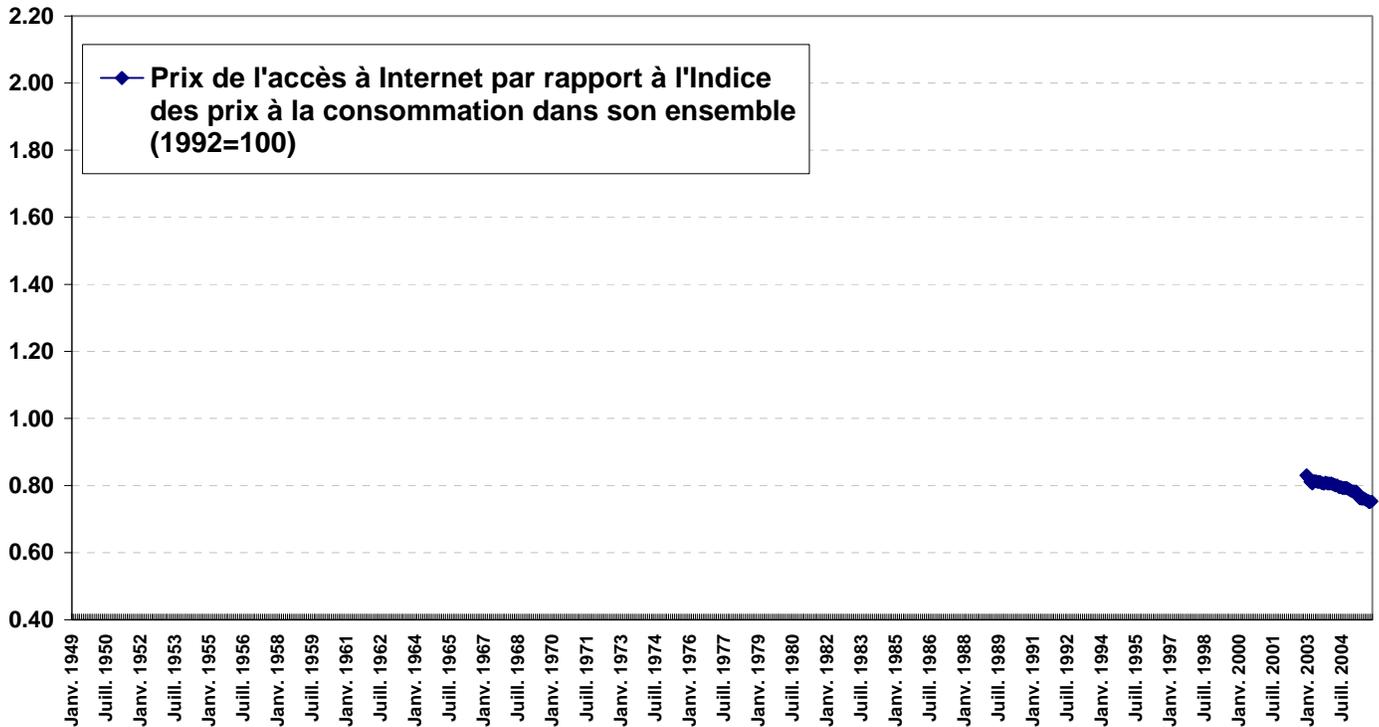


Source : Statistique Canada, Indice des prix à la consommation, base de données CANSIM.

Internet est nouveau, et son prix a été à la baisse au cours des dernières années (figure 7).

Figure 7

Le prix de l'accès à Internet a diminué ces dernières années

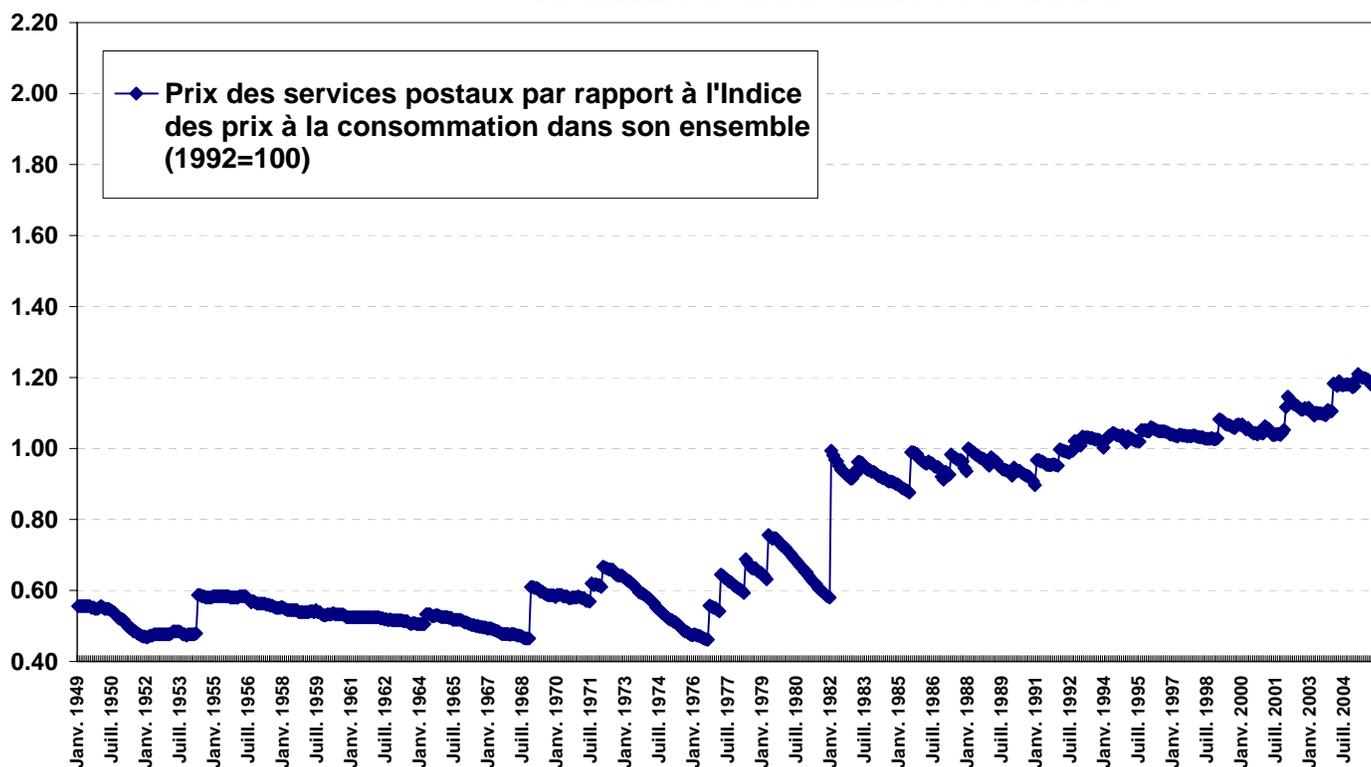


Source : Statistique Canada, Indice des prix à la consommation, base de données CANSIM.

Bien que la tendance globale du prix des services de communication ait été à la baisse (figure 5), le prix des services postaux augmente depuis le

milieu des années 1970 (figure 8). Le prix des services postaux correspond essentiellement au prix des timbres pour les lettres et les colis.

Figure 8 Le prix des services postaux augmente depuis le milieu des années 1970



Source : Statistique Canada, Indice des prix à la consommation, base de données CANSIM.

À l'exception des services postaux, le prix global de la transmission de l'information d'un point à l'autre a par conséquent baissé.

La diminution générale du prix du transfert de l'information témoigne d'une diminution du prix de cette dimension de la ruralité. Les communications du monde rural au monde urbain, du monde rural

au monde rural et du monde urbain au monde rural sont en termes relatifs moins coûteuses qu'elles ne l'étaient. Il se peut toutefois que le prix des communications du monde urbain au monde urbain ait chuté encore plus vite. Comme preuve empirique, nous pourrions nous demander « qui a eu l'accès à large bande le premier? ».

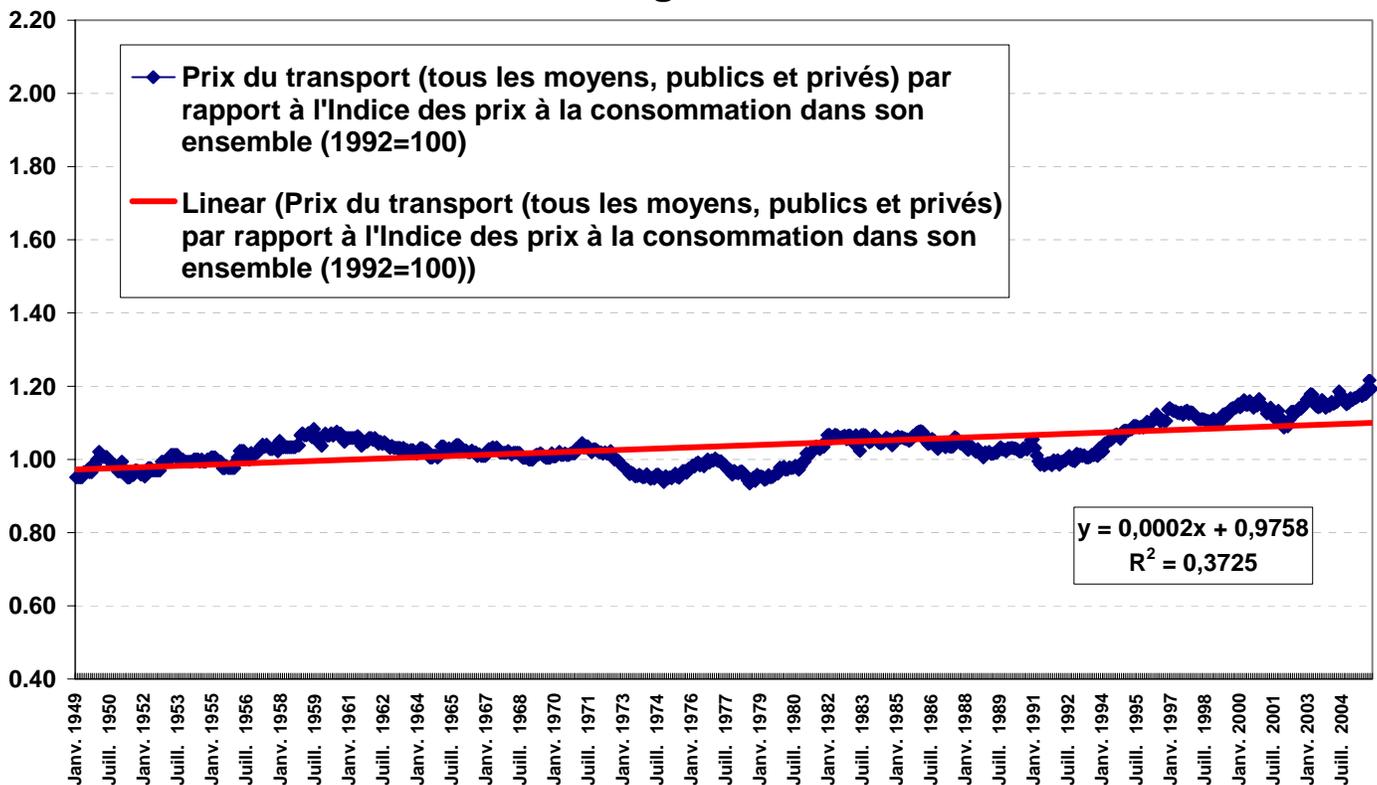
Tendance du prix du transport des personnes

Du point de vue du transport des personnes, le prix des services de transport achetés par les consommateurs a augmenté, quoique légèrement, avec le temps (figure 9). Cette tendance à long terme a toutefois varié au fil du temps. Le prix des transports a augmenté pendant les années 1950, chuté tout au long des années 1960 et 1970; bondi au moment de la montée subite du prix de l'énergie du début des années 1980, mais chuté ensuite pendant les années 1980; et augmenté de façon générale depuis le début des années 1990. Dans

l'ensemble, le prix des services de transport s'est accru (par rapport à la tendance générale des prix à la consommation), mais il y a eu de longues périodes de diminution des prix.

Signalons que la figure 9 est à la même échelle que les autres graphiques afin qu'il soit possible de comparer l'ampleur du changement relatif des prix d'un graphique à un autre. Entre le prix mensuel le plus bas (en décembre 1991, indice = 0,992) et le prix mensuel le plus élevé (en septembre 2005, indice = 1,22), le prix du transport des personnes (tous les moyens de transport, publics et privés) s'est accru de 23 % par rapport à la tendance globale des prix.

Figure 9 Le prix du transport des personnes a augmenté tout au long des années 1990



Source : Statistique Canada, Indice des prix à la consommation, base de données CANSIM.

Quelqu'un peut choisir soit le transport public (autobus, trains, avions) ou privé (notamment, se servir d'un véhicule privé) pour aller d'un endroit à un autre. En général, le prix des services de

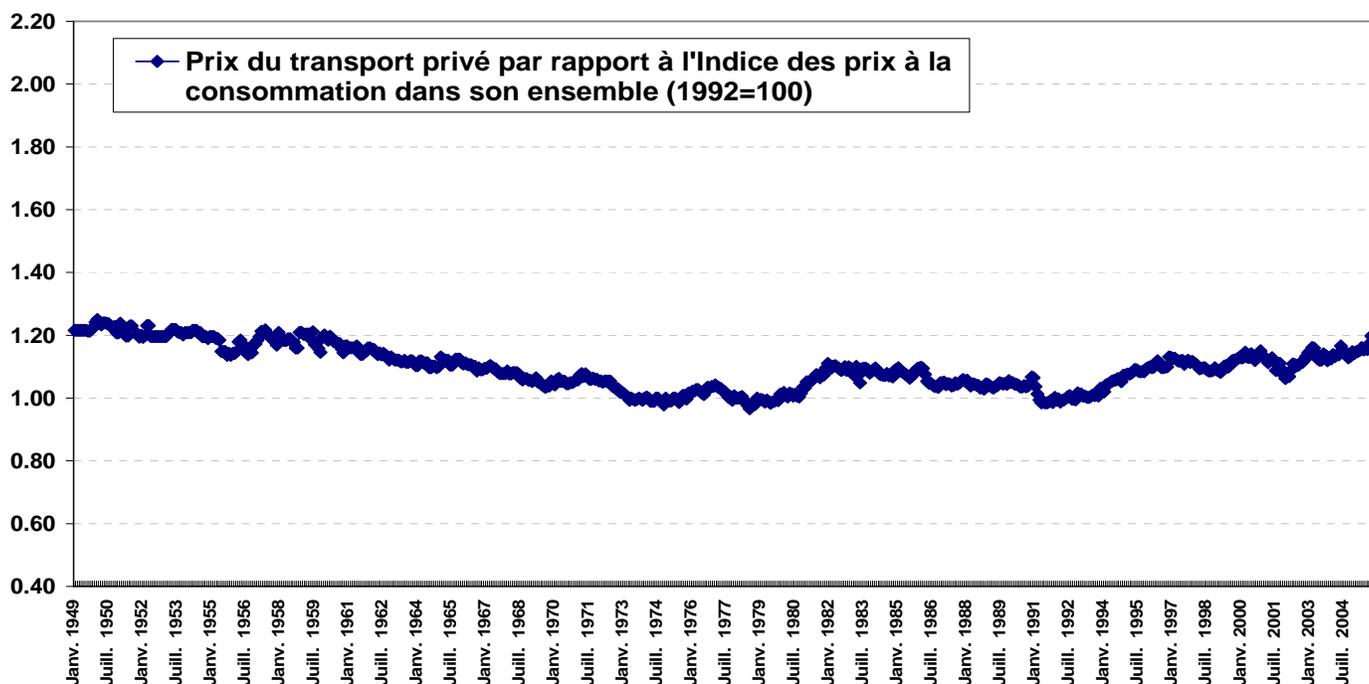
transport public tout autant que celui des services de transport privé ont augmenté depuis le début des années 1990.

Prix des services de transport privé

La principale composante des frais de transport que doivent payer les consommateurs est le coût des déplacements en véhicules privés (surtout des automobiles). Dans l'ensemble, le prix du transport privé a diminué presque sans cesse pendant les années 1950, 1960 et 1970 (figure 10). Le prix a

bondi au moment de la montée en flèche du prix de l'énergie au début des années 1980, mais est redescendu par la suite au cours des années 1980. Le prix du transport privé augmente toutefois depuis le début des années 1990.

Figure 10 Le prix du transport privé des personnes a chuté de la fin de la Deuxième Guerre mondiale jusqu'à la fin des années 1970, mais les prix ont augmenté au cours des années 1990 et 2000



Source : Statistique Canada, Indice des prix à la consommation, base de données CANSIM.

Le prix global du transport privé comporte trois éléments principaux³ :

- a) le prix de l'essence;
- b) le prix d'achat d'un nouveau véhicule;
- c) le prix de l'assurance du véhicule.

Nous allons examiner chacune de ces composantes tour à tour.

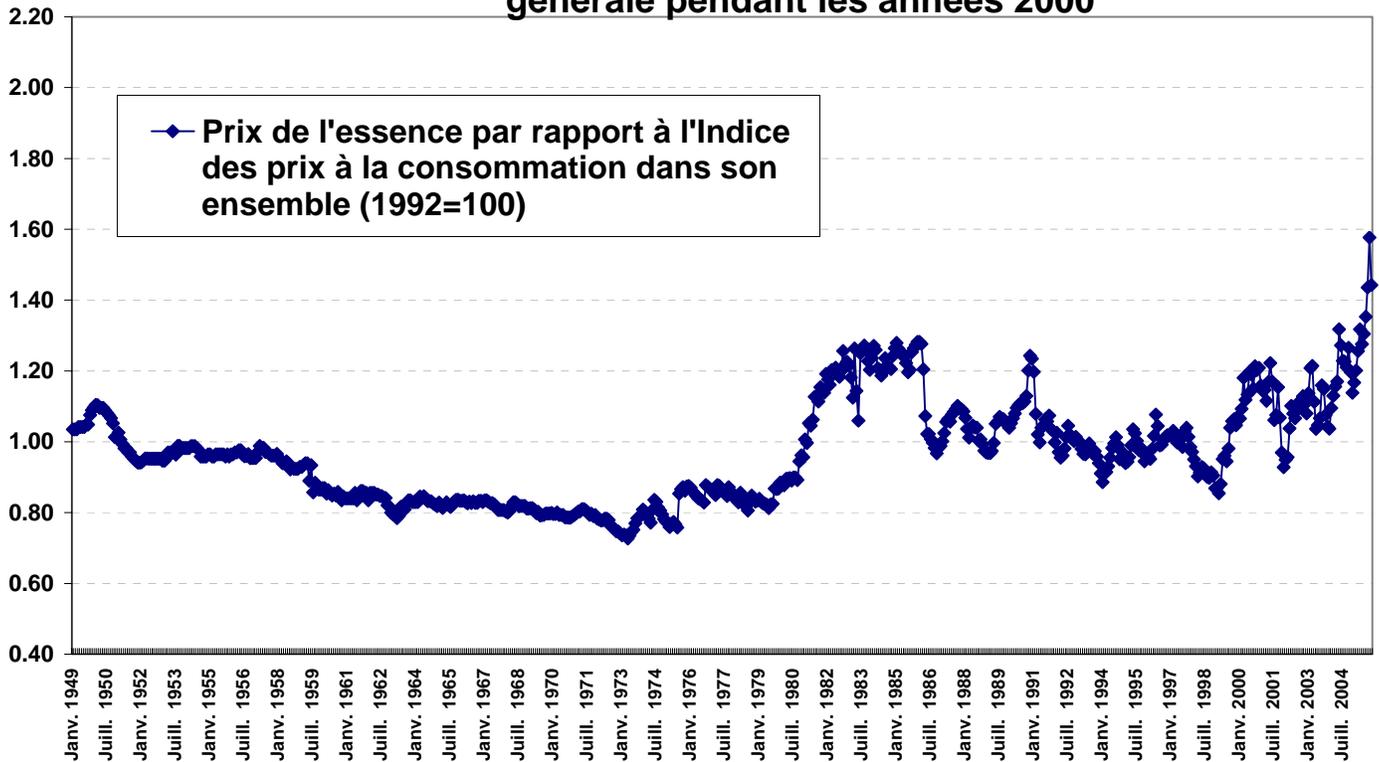
3. Le prix des pièces, de l'entretien et des réparations n'a pas changé dans le temps par rapport à la tendance de l'Indice des prix à la consommation dans son ensemble (graphique non présenté). Veuillez remarquer aussi que les dépenses effectuées pour l'essence ont été le double à peu près de celles qui ont été faites pour les pièces, l'entretien et les réparations. Les dépenses d'assurance représentent une fois et demi environ le niveau des dépenses pour les pièces, l'entretien et les réparations (voir Statistique Canada (2004), tableau A, p.52).

Le prix de l'essence a chuté, en termes relatifs, pendant les années 1950, 1960 et 1970. Il a connu une hausse marquée au début des années 1980, puis est en général redescendu de ce sommet

pendant les années 1980 et 1990. Il est toutefois relativement élevé depuis le début des années 2000 (figure 11).

Figure 11

Le prix de l'essence : augmentation au début des années 1980; diminution jusqu'à la fin des années 1990; et hausse générale pendant les années 2000



Source : Statistique Canada, Indice des prix à la consommation, base de données CANSIM.

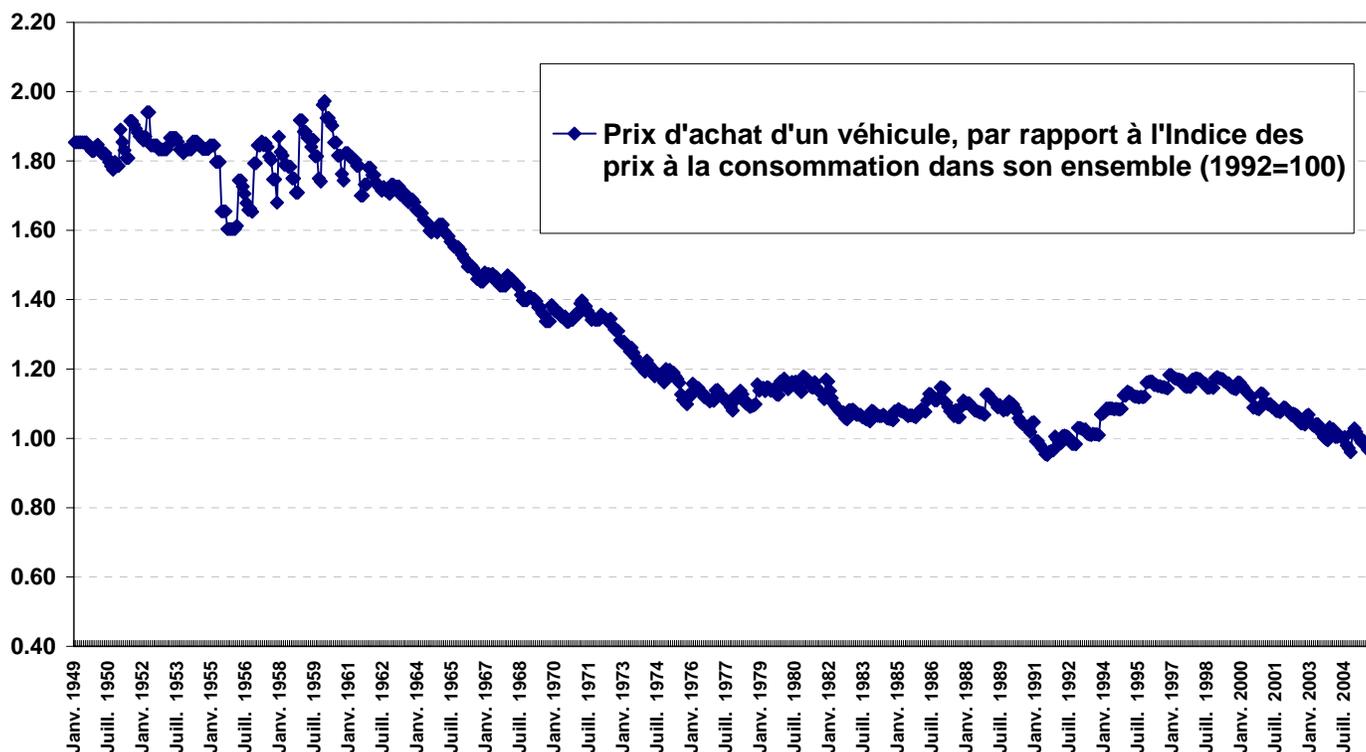
Le prix du pétrole s'est accru ces derniers mois. Il a aussi connu d'autres augmentations par le passé. Les augmentations du prix du pétrole auront une incidence sur tous les moyens de transport. Nous nous attendons à ce que les retombées des

augmentations récentes soient semblables à celles des augmentations passées et à ce que les tendances à long terme des prix relatifs du transport circonscrites dans le présent bulletin persistent.

Le prix d'achat d'un nouveau véhicule, par rapport au prix global des biens et des services à la consommation a diminué en général depuis le

début des années 1960, quoiqu'il ait présenté un léger mouvement à la hausse au début des années 1990 (figure 12).

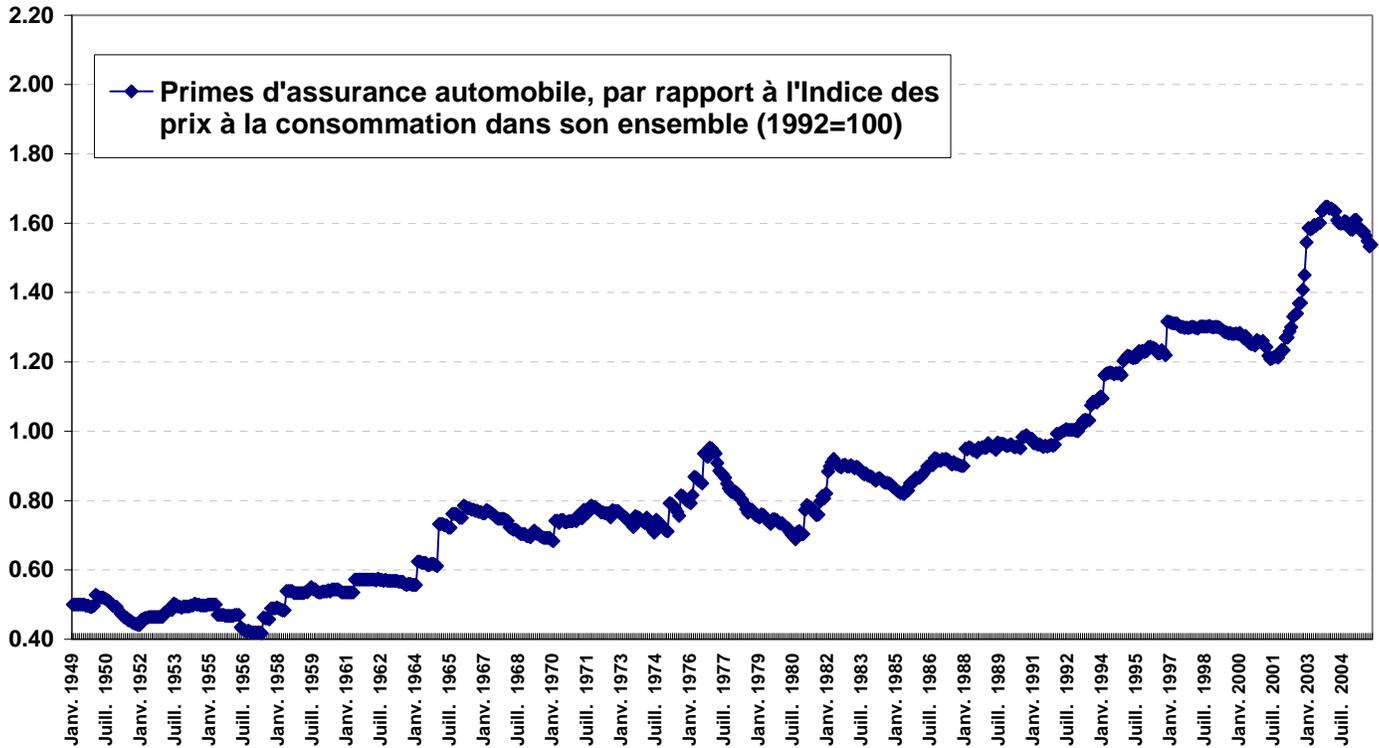
Figure 12 Le prix d'achat d'un véhicule a diminué, en règle générale, au fil du temps



Source : Statistique Canada, Indice des prix à la consommation, base de données CANSIM.

Le prix de l'assurance d'un véhicule — un aspect important du transport privé — a connu une augmentation continuelle et générale dans le temps (figure 13).

Figure 13 Le prix de l'assurance automobile a augmenté, en règle générale, au fil du temps



Source : Statistique Canada, Indice des prix à la consommation, base de données CANSIM.

Par conséquent, malgré la diminution du prix d'achat d'un véhicule neuf, le prix du transport des personnes d'un endroit à l'autre a augmenté,

en partie en raison de l'augmentation relative du prix de l'essence ces dernières années et par suite de l'augmentation du prix de l'assurance.

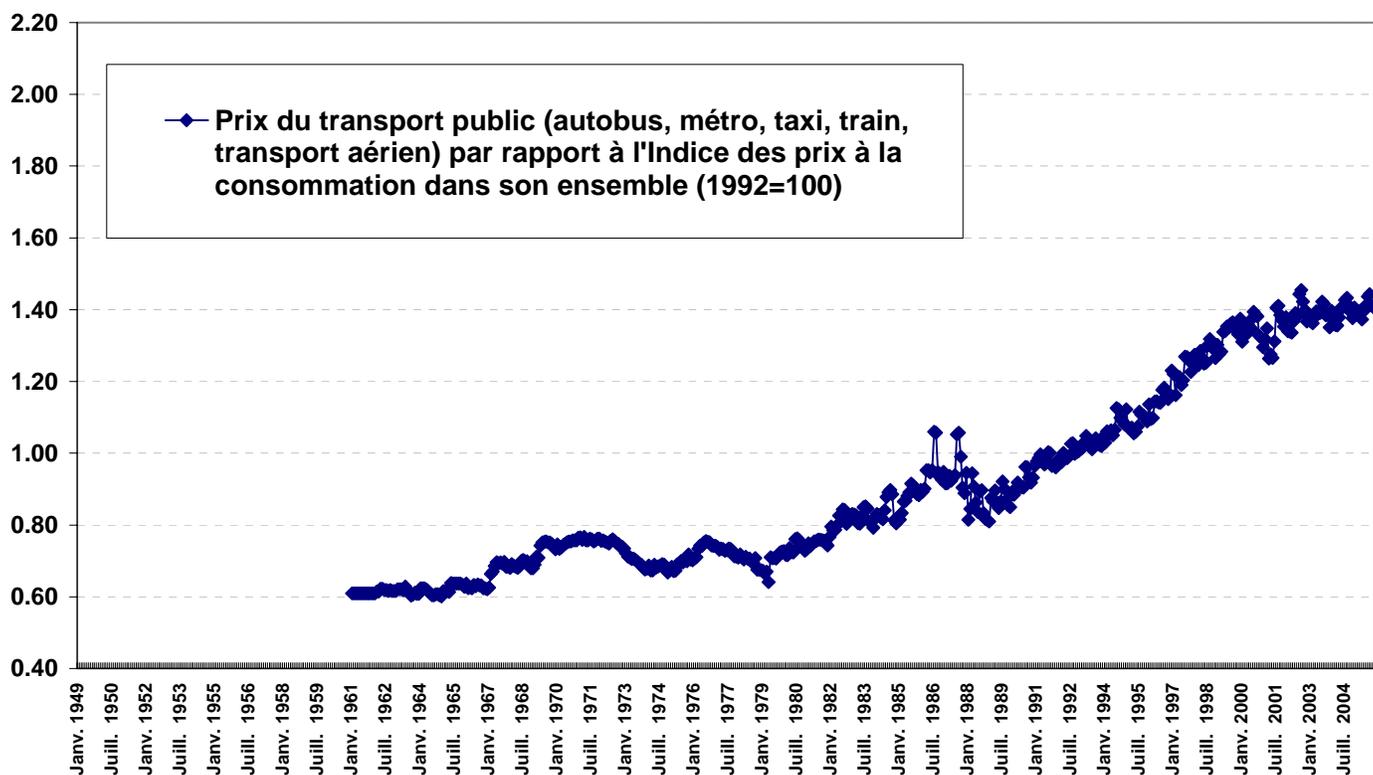
Le prix des services de transport public

Dans l'ensemble, le prix du transport public que doivent payer les particuliers a augmenté dans le temps (figure 14). Cette augmentation contraste avec la diminution du prix du transport privé des années 1950 aux années 1980, avant que les prix ne

remontent au niveau relatif du début des années 1960 (figure 10). Ici, nous voyons que le prix du transport public est deux fois plus élevé dans les années 2000 que ce qu'il était dans les années 1960.

Figure 14

Le prix du transport public augmente depuis les années 1960

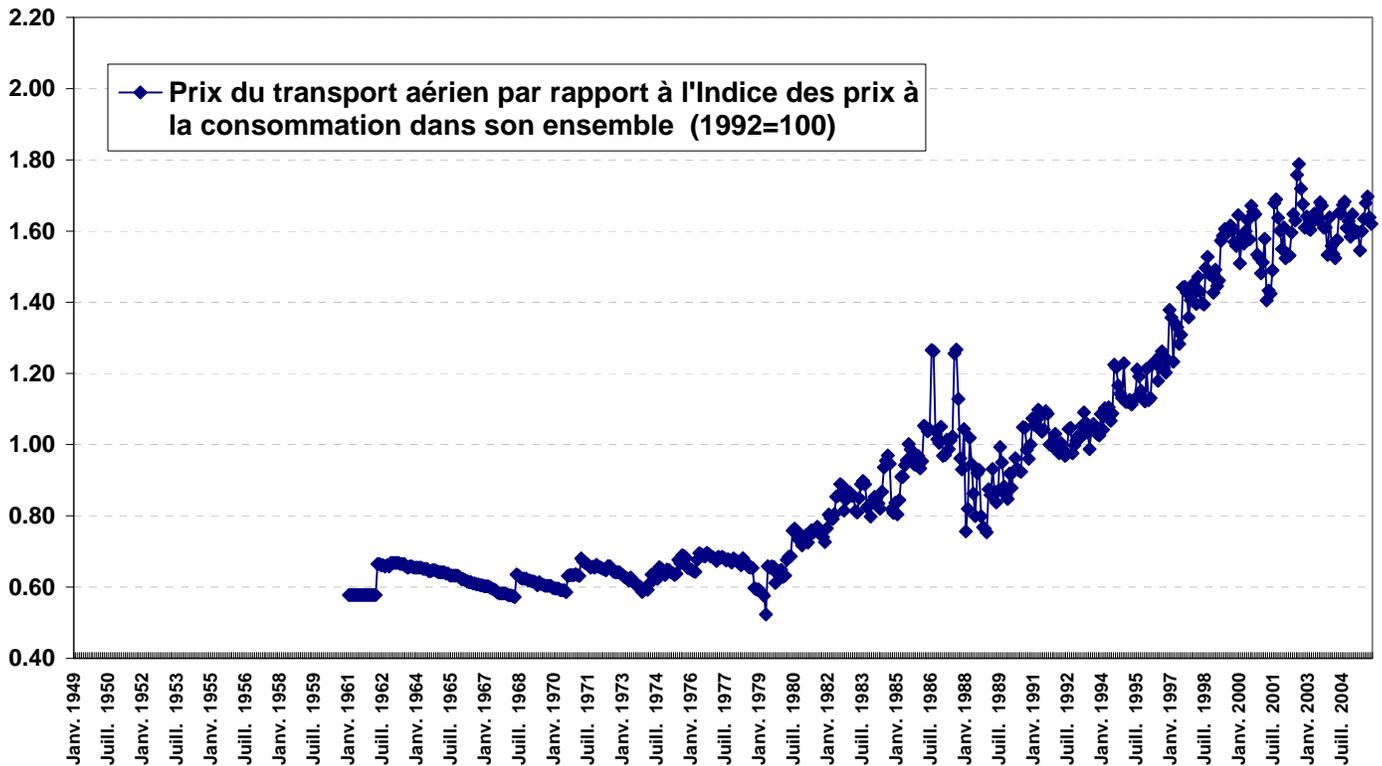


Source : Statistique Canada, Indice des prix à la consommation, base de données CANSIM.

Les vols aériens sont l'une des composantes du panier de services de transport public achetées par les consommateurs. Il peut s'agir de vols intérieurs ou internationaux. Le prix du transport aérien payé par les particuliers a été relativement stable (comparativement à la tendance pour tous les prix) pendant les années 1960 et la plus grande partie des années 1970 (figure 15). Depuis le bond des prix de l'énergie au début des années 1980, le

prix que les consommateurs déboursent pour les voyages en avion augmente par rapport au prix moyen des biens et des services qu'ils achètent. Les prix payés par les consommateurs en 2004 ont représenté le double de ceux qu'ils payaient au cours des années 1970; cependant, le prix du transport des personnes ET du fret (figure 3) en 2001 n'était supérieur que de 50 % au prix des années 1970.

Figure 15 Le prix du transport aérien des personnes augmente depuis le début des années 1980

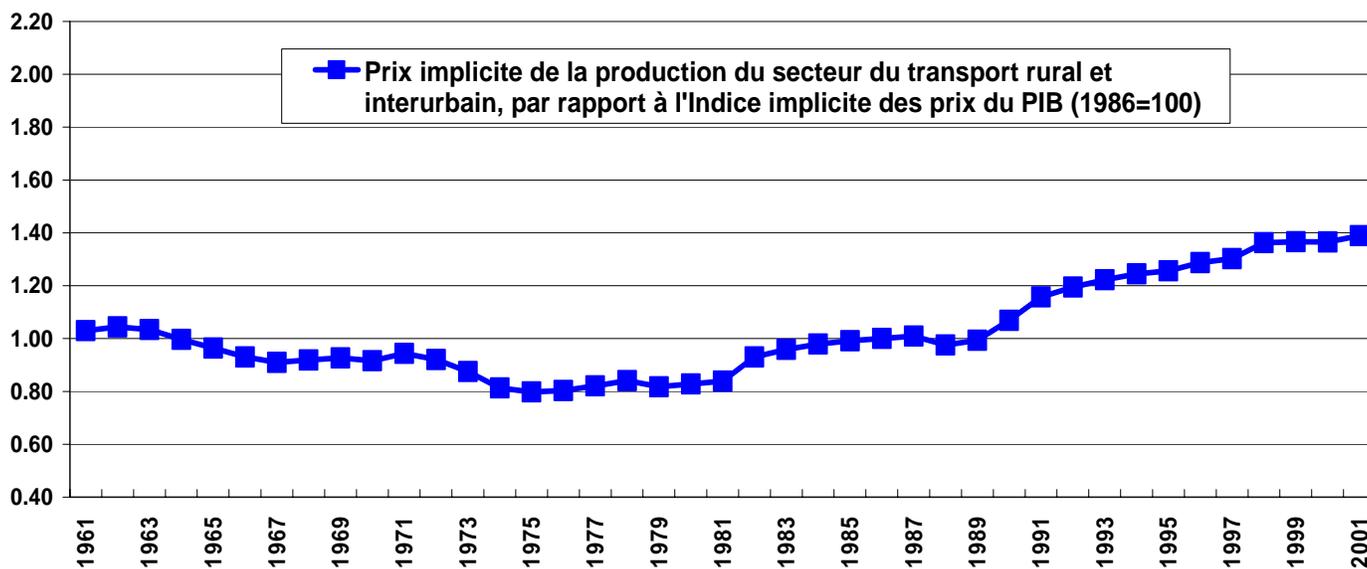


Source : Statistique Canada, Indice des prix à la consommation, base de données CANSIM.

Le prix du transport des personnes par les systèmes d'autobus ruraux et interurbains a chuté

pendant les années 1960 et 1970, mais il est en hausse depuis ce temps (figure 16).

Figure 16 Les prix du transport de passagers par autobus ruraux et interurbains ont chuté pendant les années 1960 et 1970, mais a augmenté au cours des années 1980 et 1990



Dans l'ensemble, l'augmentation du prix du transport public des passagers a été plus élevée que celle du transport privé des personnes.

Sommaire

La distance et la densité (de la population) définissent la ruralité. Une diminution du prix de la distance traduirait une diminution du prix de la ruralité et, donc, indiquerait que les régions rurales sont désormais mieux disposées à faire concurrence aux régions urbaines.

En général, le prix du transport des biens d'un point à un autre a diminué dans le temps et le prix du transport des personnes d'un endroit à un autre a augmenté dans le temps. Les variations au fil du temps sont attribuables en partie, mais non pas uniquement, aux variations du prix du pétrole.

La baisse du prix du transport des biens au fil du temps est l'une des raisons qui expliquent l'étalement géographique accru de la production des composantes des biens manufacturés, qui sont transportés depuis divers endroits vers l'usine de montage (utilisant souvent des systèmes de livraison « juste à temps »). Ce phénomène correspond à la tendance actuelle des grands fabricants de confier une partie de leurs processus de production à de petites entreprises indépendantes. L'étalement géographique des entreprises qui fabriquent les composantes du produit final s'explique, en partie, par la diminution du prix du transport des biens.

Le prix pour transmettre de l'information a aussi diminué au fil du temps. Le prix de la ruralité a donc baissé en ce qui concerne l'acheminement des communications. Cependant, le prix du transfert de l'information en milieu urbain pourrait avoir diminué davantage. (Qui a eu l'accès à large bande le premier?)

Il est intéressant de constater que, contrairement aux constatations ci-dessus, le prix du transport des

personnes a augmenté au fil du temps. De toute évidence, le prix du transport public (par autobus, train ou avion) a augmenté presque sans cesse. Le prix du transport privé, (en général, le prix d'achat et d'utilisation d'une automobile) a diminué depuis la Deuxième Guerre mondiale jusqu'aux années 1990. Il s'agit là d'un des facteurs qui expliquent l'augmentation relative des déplacements en automobile plutôt qu'en autobus, en train ou en avion. Cependant, le prix du voyage en automobile augmente depuis le début des années 1990.

La baisse du prix du transport des biens est l'un des facteurs qui expliquent le déplacement des emplois du secteur de la fabrication vers les régions rurales (Baldwin *et al.*, 2001). Il y a toujours eu des emplois du secteur de la fabrication (transformation du poisson, fonderies, scieries, usines de pâtes et papiers, etc.) en milieu rural au Canada, mais certains des nouveaux emplois de ce secteur font partie du réseau des systèmes de livraison juste à temps. Dans la mesure où on peut s'attendre à ce que le prix du transport des biens diminue dans l'avenir, on peut s'attendre aussi à ce que les emplois du secteur manufacturier continuent de migrer vers les régions rurales.

L'augmentation du prix du transport des personnes, si elle continue, aura des répercussions importantes dans les milieux ruraux. Le prix que doivent payer les gens de la ville pour se rendre dans les régions rurales augmentera; par exemple, le prix d'une visite touristique au Canada rural augmenterait en termes relatifs. Le prix que doivent payer les habitants ruraux pour se rendre dans les régions urbaines — par exemple, le prix de faire la navette vers des emplois en région métropolitaine — augmentera aussi en termes relatifs, ce qui réduira peut-être l'étalement urbain.

Références

- Baldwin, John R., W. Mark Brown et Tara Vinodrai (2001). **Dynamique du secteur canadien de la fabrication dans les régions métropolitaines et rurales** (Ottawa, Statistique Canada, Direction des études analytiques, document de recherche n° 169, n° 11F0019MIF2001169 au catalogue)
<http://www.statcan.ca/bsolc/francais/bsolc?catno=11F0019M2001169>
- Glaeser, Edward L. et Janet E. Kohlase (2004). « Cities, regions and the decline of transport costs », **Papers in Regional Science : Journal of the Regional Science Association International**, vol. 83, n° 1, p. 197-228.
- Rietveld, Peter et Roger Vickerman (2004). « Transport in regional science : The 'death of distance' is premature », **Papers in Regional Science : Journal of the Regional Science Association International**, vol. 83, n° 1, p. 229-248.
- Statistique Canada (2004). **L'indice des prix à la consommation, juillet 2004** (Ottawa : Statistique Canada, n° 62-001 au catalogue).

Ray D. Bollman est chef de la Section de la recherche et des données rurales, Division de l'agriculture et Marc Prod'homme est un analyste de la Division des prix, Statistique Canada

Annexe A

La tendance des prix du transport des biens, de l'information et des personnes : Sources de données et méthodologie

Dans le présent bulletin, nous suivons le prix de la ruralité en examinant la tendance du prix de l'acheminement des biens d'un point à l'autre, de la transmission de l'information d'un point à l'autre et du déplacement des personnes d'un point à l'autre. Deux sources de tendance des prix sont examinées.

Les tableaux des entrées-sorties du Système de comptabilité nationale du Canada produisent des estimations de la valeur de la production en prix actuels et en prix constants pour chacun des secteurs de l'économie. Nous obtenons ensuite un indice implicite des prix pour chacune des estimations correspondantes en divisant l'estimation de la valeur de la production en prix actuel par sa valeur correspondante en prix constant. La tendance du prix pour chacune des productions du secteur correspond au changement dans le temps de son indice implicite des prix. Pour les besoins du présent article, l'accent est mis sur les industries qui offrent des services de transport et de télécommunications. Ces services transportent des biens et de l'information dans l'espace géographique. Nous comparons ces tendances des prix à la tendance des prix pour tous (de consommation et d'investissement) les biens et services (c.-à-d. l'indice implicite des prix du PIB dans son ensemble) afin de déterminer si le prix du transport des biens et de l'information augmente ou diminue par rapport aux prix de l'ensemble de l'économie.

Si le prix de la production du secteur des services de transport ou des services d'information diminue par rapport à l'indice implicite du PIB, nous concluons alors que le prix de la distance est à la baisse. Étant donné que la ruralité correspond à la distance (du moins en partie), nous estimons que le prix de la ruralité diminue. Cependant, nos données ont trait au Canada dans son ensemble. Il

est probable, dans le cas des services d'information, que le prix a diminué davantage dans les régions urbaines que dans les régions rurales. Le prix de la distance, en ce qui concerne la transmission de l'information dans l'espace géographique, a peut-être chuté *davantage* dans les régions urbaines que dans les régions rurales. Malheureusement, bien que nous puissions montrer que le prix de la transmission de l'information dans l'espace géographique baisserait, rien n'indique si c'est le monde rural ou le monde urbain qui y gagne en termes relatifs (à l'exception de l'observation empirique : qui a accès au service à large bande?). Néanmoins, une diminution du prix de la fourniture de services de télécommunications indiquera que le prix de cette composante de la ruralité est à la baisse et que les régions rurales sont plus près (en ce qui concerne le transfert d'information) des autres endroits qu'elles n'avaient l'habitude de l'être. Il faut convenir que les régions urbaines sont peut-être maintenant encore plus près les unes des autres qu'elles ne l'étaient auparavant.

L'Indice des prix à la consommation (IPC) mesure la tendance du prix des biens et des services achetés par les consommateurs. Les consommateurs achètent des services de transport et des services de télécommunications. En comparant les tendances de ces prix à la tendance de l'Indice des prix à la consommation dans son ensemble, nous pouvons déterminer si le prix du transport des personnes et le prix des communications entre les personnes augmentent ou diminuent par rapport au prix du panier global des biens et des services achetés par les consommateurs, tel que définit par l'IPC. Les données de nos graphiques sont des données mensuelles allant de janvier 1949 à octobre 2005.

Il est important de signaler une différence conceptuelle (il y en a beaucoup d'autres) entre les prix implicites calculés par les Comptes nationaux et l'IPC. Les prix implicites calculés par les Comptes nationaux sont des indices de prix de Paasche qui, donc, utilisent un panier de biens et de services qui changent avec le temps (panier flexible). Par contre, l'IPC est un indice de prix à

panier fixe, ce qui signifie que l'indice témoigne du changement dans le temps du prix d'une combinaison de biens et de services qui ne changent pas. Dans le cas du premier, étant donné que le panier d'articles change d'une période à une autre, le changement mesuré peut correspondre non seulement à la modification du prix des articles, mais aussi à la modification de la composition du panier. Pour cette raison, on ne peut pas conclure que l'inflation définie par un indice implicite des prix est une mesure du changement « pur » des prix. Dans le cas du second, le panier de produits est fixe et la mesure du changement des prix qui en résulte est par définition « pure », parce que la composition du panier ne peut pas être modifiée. Malgré cette différence entre l'indice implicite des prix et l'IPC, les tendances relatives au prix de produits similaires et donc comparables restent relativement stables au fil du temps.

Par exemple, l'indice implicite des prix correspondant pour la production du secteur du transport aérien peut être plus élevé une certaine année si le secteur a expédié des biens ou transporter des personnes sur de plus grandes distances (c.-à-d. que le mélange de la production a été modifié) pendant cette année-là qu'au cours de

l'année précédente. Nous croyons que cela explique en partie l'augmentation du prix de la production dans le secteur du transport aérien. Nous nous attendons néanmoins, si le mélange de la production (p. ex., des voyages sur de courtes distances contre des voyages sur de longues distances) était constant, à constater encore une augmentation du prix du transport des biens et des personnes dans le secteur du transport aérien.

La base conceptuelle de l'IPC est par contre différente. Les tendances relatives aux prix de l'IPC ont trait à un mélange d'articles qui ne change pas dans le panier de biens et de services du consommateur. Pour les voyages aériens, l'IPC mesure donc le prix d'un billet pour un voyage donné entre deux endroits précis, même si les consommateurs changent leurs habitudes de voyage. Nous savons que certains consommateurs à certains moments bénéficient de « soldes de places », mais nous estimons que la tendance générale à la hausse du prix du transport aérien de l'IPC pour un voyage précis confirme et appuie la tendance générale à la hausse pour l'indice implicite du PIB pour un produit semblable (le mélange pouvant changer avec le temps) du secteur du transport aérien.

Annexe B

Note sur la demande de ruralité

Notre bulletin sur les tendances des prix de la ruralité mène à une discussion sur la « demande de ruralité » et « l'offre de ruralité ». Nous pouvons peut-être proposer un modèle simple de notre hypothèse de la dynamique sous-jacente.

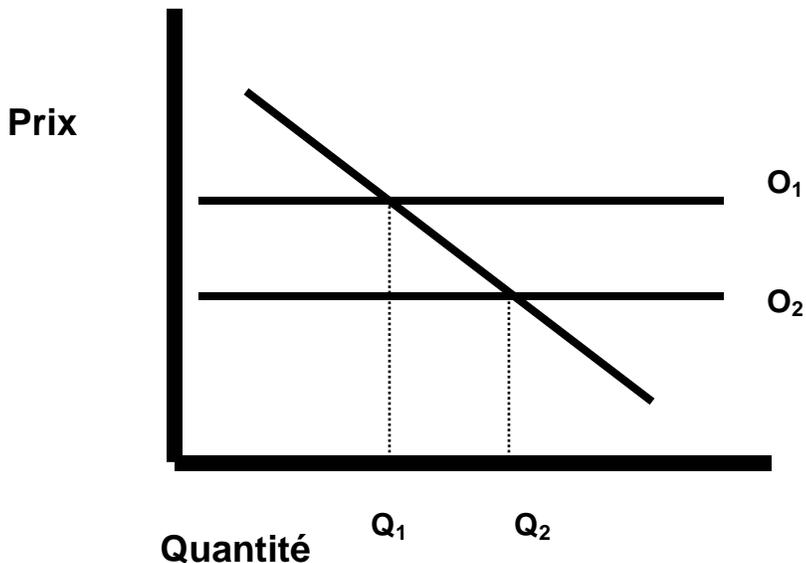
Nous estimons que le coût (c.-à-d. le prix de l'offre) du transport des biens, de l'information ou des personnes n'est pas déterminé au Canada rural et que le coût ou le prix d'offre (en grande partie déterminé par les progrès technologiques effectués ailleurs dans le monde, mais influencé également par le prix mondial du pétrole) est déterminé par des facteurs à l'extérieur du milieu rural canadien. Nous faisons donc l'hypothèse d'une courbe horizontale de l'offre : une augmentation ou une diminution de la quantité fournie de biens,

d'information ou de personnes transportés serait possible essentiellement au même prix.

En ce qui concerne la demande de ruralité — dans notre cas, la demande pour le transport des biens, de l'information ou des personnes dans un espace géographique —, nous nous attendons à la courbe habituelle de demande à pente orientée vers le bas, dans laquelle une plus grande quantité est demandée à bas prix.

Nous estimons que la tendance des prix dont le présent bulletin fait état est attribuable (en grande partie) à une modification à la hausse ou à la baisse du prix de l'offre (ou « coût ») du transport des biens, de l'information ou des personnes. Si la courbe de l'offre devenait orientée vers le bas, passant disons de O_1 à O_2 dans la figure B1, nous pourrions nous attendre à une augmentation de la quantité demandée pour le bien ou le service donné qui passerait, supposons, de Q_1 à Q_2 .

Figure B1



Nous pouvons peut-être envisager une modification de la courbe de la demande. Par exemple, si les revenus des consommateurs augmentaient, nous pourrions nous attendre à un déplacement vers la droite de la demande de ruralité, ce qui signifie que

les consommateurs consommeraient une plus grande quantité de ruralité (p. ex., déplacement de plus d'information ou de plus de gens) à un prix d'offre donné.

Bulletin d'analyse – Régions rurales et petites villes du Canada (Cat. n° 21-006-XIF)

Volume 1

- n° 1 : Croissance démographique observée dans les régions et les petites villes dans les années 90**
Robert Mendelson et Ray D. Bollman
- n° 2 : Tendances de l'emploi au sein de la population active non métropolitaine**
Robert Mendelson
- n° 3 : La composition des établissements commerciaux dans les petites et les grandes collectivités du Canada**
Robert Mendelson
- n° 4 : Les régimes de dépenses des ménages ruraux et urbains, 1996**
Jeff Marshall et Ray D. Bollman
- n° 5 : A quelle distance se trouve le plus proche médecin?**
Edward Ng, Russell Wilkins, Jason Pole et Owen B. Adams
- n° 6 : Les facteurs associés à la croissance économique locale**
Ray D. Bollman
- n° 7 : Utilisation de l'ordinateur et d'Internet par les membres des ménages ruraux**
Margaret Thompson-James
- n° 8 : Tendances géographiques de bien-être socio-économique des collectivités de premières nations**
Robin P. Armstrong

Volume 2

- n° 1 : Facteurs liés aux taux d'emploi des femmes dans les régions rurales et les petites villes du Canada**
Esperanza Vera-Toscano, Euan Phimister et Alfons Weersink
- n° 2 : Structure démographique et variation de la population dans les régions essentiellement rurales**
Roland Beshiri et Ray D. Bollman
- n° 3 : Migration des jeunes ruraux entre 1971 et 1996**
Juno Tremblay
- n° 4 : Conditions d'habitation dans les régions essentiellement rurales**
Carlo Rupnik, Juno Tremblay et Ray D. Bollman
- n° 5 : Évaluation du bien-être économique des canadiens ruraux au moyen d'indicateurs de revenu**
Carlo Rupnik, Margaret Thompson-James et Ray D. Bollman
- n° 6 : Structure de l'emploi dans les régions rurales et les petites villes du Canada—Un aperçu**
Roland Beshiri
- n° 7 : Structure de l'emploi dans les régions rurales et les petites villes du Canada: Le secteur primaire**
Roland Beshiri
- n° 8 : Structure de l'emploi dans les régions rurales et les petites villes du Canada: Le secteur manufacturier**
Roland Beshiri

Bulletin d'analyse – Régions rurales et petites villes du Canada (Cat. n° 21-006-XIF) (suite)

Volume 3

- n° 1 : Structure de l'emploi dans les régions rurales et les petites villes du Canada: Le secteur des services à la production**
Roland Beshiri
- n° 2 : Urbanisation des terres agricoles**
Nancy Hofmann
- n° 3 : Définitions de « rural »**
Valérie du Plessis et autres
- n° 4 : Situation de l'emploi dans les régions rurales et petites villes du Canada—Mise à jour jusqu'en 2000**
Neil Rothwell
- n° 5 : Technologies de l'information et des communications dans le Canada rural**
Louise M^cLaren
- n° 6 : Migration interne dans les régions rurales et les petites villes du Canada**
Neil Rothwell et autres
- n° 7 : La disparité des revenus en milieu rural au Canada : Une comparaison entre les provinces**
Vik Singh
- n° 8 : Variation saisonnière de l'emploi en milieu rural**
Neil Rothwell

Volume 4

- n° 1 : Emploi à temps partiel dans les régions rurales du Canada**
Justin Curto et Neil Rothwell
- n° 2 : Les immigrants au Canada rural**
Roland Beshiri et Emily Alfred
- n° 3 : L'équilibre de l'emploi entre les hommes et les femmes des régions rurales et petites villes du Canada**
Justin Curto et Neil Rothwell
- n° 4 : Le fossé ville/campagne ne se comble pas : La disparité des revenus perdure**
Alessandro Alasia et Neil Rothwell
- n° 5 : Le niveau de scolarité dans les régions rurales et urbaines : Analyse des tendances, 1981 à 1996**
Alessandro Alasia
- n° 6 : La santé des canadiens des régions rurales : Une comparaison rurale-urbaine des indicateurs de la santé**
Verna Mitura et Ray D. Bollman
- n° 7 : Diversification économique rurale – une approche locale et régionale**
Marjorie Page et Roland Beshiri
- n° 8 : Au-delà de l'agriculture proprement dite : l'emploi dans le secteur de l'agriculture et de l'agroalimentaire dans les régions rurales et urbaines du Canada**
Barbara Keith

Bulletin d'analyse – Régions rurales et petites villes du Canada (Cat. n° 21-006-XIF) (fin)

Volume 5

n° 1 : Facteurs d'utilisation d'Internet à la maison

Vik Singh

n° 2 : Cartographie de la diversité socio-économique du Canada rural

Alessandro Alasia

n° 3 : L'état de santé et les comportements des jeunes canadiens : une comparaison rurale-urbaine

Verna Mitura et Ray D. Bollman

n° 4 : Les immigrants au Canada rural : une mise à jour de 2001

Roland Beshiri

n° 5 : L'activité liée au travail autonome dans les régions rurales du Canada

Valerie du Plessis

n°6 : Tendances professionnelles dans les groupes d'industries – une comparaison entre les régions rurales et les régions urbaines

Eric Magnusson et Alessandro Alasia

n°7 : L'écart entre les revenus ruraux et urbains dans les provinces : mise à jour jusqu'en 2000

Vik Singh

n°8 : L'emploi lié au tourisme dans les régions rurales du Canada

Roland Beshiri

Volume 6

n° 1 : La perte de terres agricoles cultivables au Canada

Nancy Hofmann, Giuseppe Filoso et Mike Schofield

n° 2 : Le niveau de compétences professionnelles : le fossé entre les régions rurales et les régions urbaines du Canada

Alessandro Alasia et Érik Magnusson

n° 3 : Les tendances démographiques des communautés dans leur contexte régional

Pius B. Mwansa et Ray D. Bollman

n° 4 : L'engagement social et la participation à la vie communautaire : les populations des régions rurales et petites villes ont-elles véritablement l'avantage?

Martin Turcotte

n° 5 : Une promenade à la campagne : le tourisme dans les régions rurales au Canada

Roland Beshiri

n° 6 : Les bassins hydrographiques du Canada : le fondement démographique d'un dialogue urbain-rural

Neil Rothwell