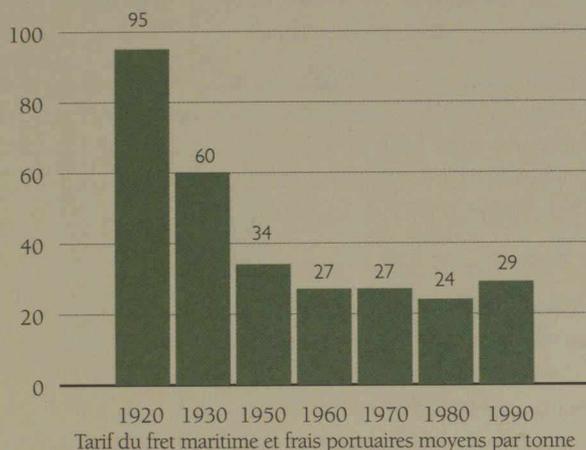


Coût du transport aérien

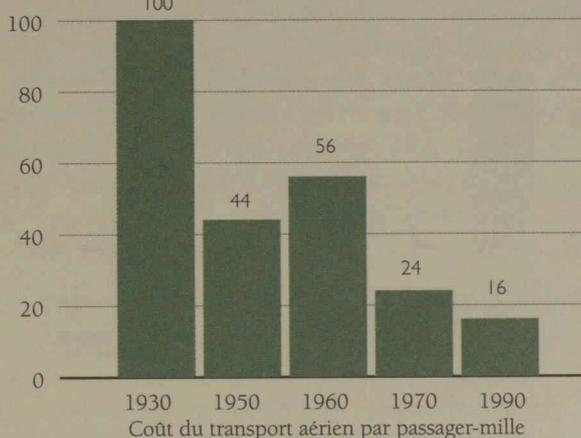
\$ par tonne



Source : FMI, 1997.

Coût du fret maritime

Indice 1930 = 100



Source : FMI, 1997, cité dans Acocella, 2005.

Dans le cas du Canada, le transport et l'entreposage représentent aujourd'hui 6,5 p. 100 du coût des facteurs entrant dans la fabrication des biens et services. C'est là une baisse par rapport au niveau de 10,3 p. 100 enregistré en 1963¹³. Pour les biens, la taille et le poids du produit par rapport à son prix influent sur le coût de transport et, partant, sur la distance qui peut séparer le client du lieu de production du bien en ne dérogeant pas au bon sens économique. Les produits légers et compacts peuvent être expédiés sur de plus grandes distances, au même coût, que les produits plus lourds et volumineux. Ainsi, en partie pour cette raison, l'industrie de l'électronique est l'une des plus mondialisées. Mais le coût de transport en termes de temps a aussi de l'importance. Il est coûteux de stocker et d'entreposer des produits. De nombreux produits sont périssables, par exemple les aliments qui risquent de se gâter, mais aussi les produits électroniques qui sont rapidement déclassés par les progrès de la technologie, ou encore les vêtements qui sont vulnérables à l'évolution rapide des tendances de la mode¹⁴.

La diminution des coûts de transport est aussi importante pour la mobilité des personnes que pour la livraison des services, la gestion d'entités commerciales éloignées, les rencontres entre collaborateurs

à des projets de R-D, le suivi auprès des fournisseurs ou encore la recherche d'investissements. Dans le cas du mouvement des personnes, c'est le coût global qui compte – le total du prix du billet, du temps de déplacement (dans les airs et sur terre) et la disponibilité de moyens de transport quand le besoin se présente (la fréquence des vols, par exemple).

La conteneurisation est le progrès le plus souvent cité en rapport avec le transport international des biens, mais les données montrant que cela s'est traduit par une réduction durable du coût de transport réel sont partagées. Les mesures directes du coût du transport océanique révèlent une diminution rapide jusqu'aux années 60, mais peu de mouvement, voire une légère augmentation, depuis. Le fait demeure que la conteneurisation est devenue une forme dominante de commerce maritime et qu'il doit y avoir une raison à cela. Aussi récemment que 1980, l'expédition par conteneur ne représentait que 21 p. 100 de toutes les expéditions maritimes. En 2000, la proportion atteignait 70 p. 100¹⁵. La réponse ne semble pas résider du côté des économies directes de coût, mais plutôt du temps économisé, pour le trajet lui-même et pour le processus de chargement-déchargement. On estime que le trajet océanique moyen d'une expédition internationale a diminué de moitié environ

13 Calculs de l'auteur à l'aide des tableaux entrées-sorties canadiens au niveau d'agrégation S, en excluant du total des intrants les impôts, les subventions et l'intrant travail.

14 Pour plus de détails sur le temps en tant que barrière au commerce, voir Hummels, 2001.

15 Rodrigue, J.-P., et coll., 2006, « The Geography of Transport Systems », Université Hofstra, Département d'économique et de géographie, disponible sur le site <http://people.hofstra.edu/geotrans>.