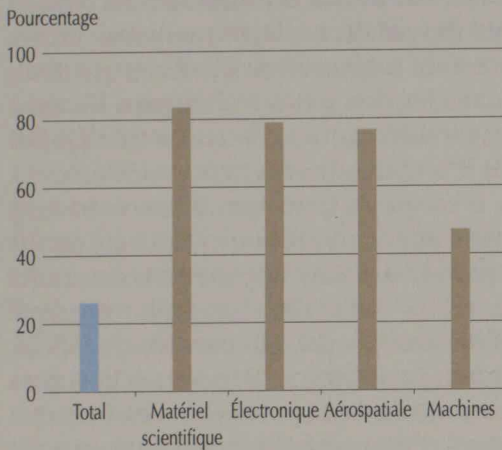


Part des exportations canadiennes par air vers des destinations autres que les États-Unis*, 2008



* En valeur.

Données : Statistique Canada et Transport Canada.

pétrole a probablement déjà influencé les choix de modes de transport. Des prix pétroliers sensiblement plus élevés pourraient ne pas freiner la croissance des CVM, mais ils auraient probablement une incidence sur leur configuration et leur fonctionnement.

La baisse des coûts de transport et, plus précisément, du coût du transport maritime à la faveur de la conteneurisation, a été présentée comme un déterminant possible de la montée des CVM. Les volumes croissants d'expéditions par conteneur sur le marché international semblent concorder avec la montée des CVM, ce qui explique que les deux phénomènes soient souvent associés. Entre 1990 et 2008, le volume des biens expédiés par conteneur a progressé d'un peu plus de 200 millions de tonnes à 1,3 billion de tonnes, une augmentation de plus de six fois. Les volumes expédiés par d'autres moyens étaient aussi en hausse, mais dans une proportion nettement moindre. La part du volume des biens expédiés par conteneur est passée de presque rien en 1970, à 5 p. 100 en 1990 et à 16 p. 100 en 2008.

Cependant, le fait que la conteneurisation des expéditions soit survenue simultanément à l'apparition de CVM ne signifie pas qu'il y ait un lien de causalité entre les deux phénomènes. Un élément important de l'argument qui associe la conteneurisation à

l'essor des CVM est la baisse du coût du transport maritime. Mais les travaux détaillés de Hummels (2007) ne font ressortir qu'une légère diminution du coût du transport maritime des marchandises imputable à la conteneurisation dans la seconde moitié des années 1980, après une augmentation significative à la fin des années 1970. Cette modeste baisse de coût ne semble pas suffisante pour expliquer l'essor rapide du commerce et des CVM. Cependant, Hummels affirme que l'impact le plus important de l'innovation représentée par la conteneurisation n'est peut-être pas la réduction des coûts au sens traditionnel, mais la réduction des délais d'expédition sur le marché international. Nonobstant que les économies sur le plan des coûts soient présentées en termes conventionnels ou non, l'avantage économique net provient du fait que les délais d'expédition plus courts abaissent les coûts de transport – parce que « le temps est une denrée précieuse ». Hummels (2001, 2007) montre aussi que si l'utilisation du transport par conteneur a augmenté, le recours au transport aérien pour expédier des biens a aussi connu une ascension fulgurante à mesure que les tarifs diminuaient. La part (en valeur) du commerce canadien qui se fait par la voie des airs a considérablement augmenté. En 2008, plus du quart des exportations canadiennes (en valeur) vers des destinations autres que les États-Unis ont été expédiées par air. Et cela est probablement une sous-estimation étant donné la proportion élevée de ressources dans les exportations canadiennes, habituellement acheminées par transport maritime. La part des produits ayant subi une certaine transformation est sensiblement plus élevée, les secteurs où le commerce des biens intermédiaires montre la croissance la plus rapide étant aussi ceux où il y a une utilisation particulièrement élevée du transport aérien. Par conséquent, les données incitent à penser que la rapidité du transport a joué un rôle important dans la fragmentation de la production à l'échelle mondiale, à tout le moins pour les biens intermédiaires. Les données ne permettent pas encore d'établir un tel lien