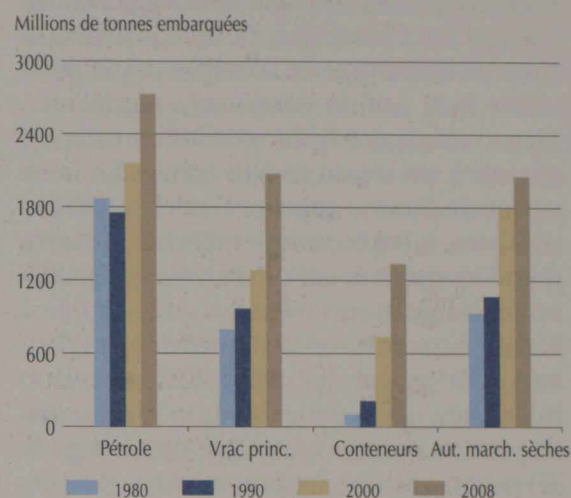


beaucoup moins prononcé pour les intrants intermédiaires, ce qui incite à penser que les CVM sont moins vulnérables aux aléas des prix pétroliers que les biens finis. En fait, à partir de 2000, le commerce et les prix du pétrole ont évolué en tandem : les importations manufacturières mondiales, qui excluent le pétrole et les ressources naturelles (dont les prix ont augmenté au cours de cette période), ont progressé rapidement, alors que les prix pétroliers étaient eux-mêmes en hausse rapide.

Il existe une explication simple au manque de preuves de l'existence d'un lien entre l'augmentation du prix du pétrole et la baisse en valeur des échanges commerciaux. Des calculs faits à partir des tableaux d'entrées-sorties de Statistique Canada révèlent que, dans les secteurs du transport aérien et du camionnage, le carburant a représenté 22 p. 100 et 25 p. 100, respectivement, des intrants achetés (en excluant les salaires, les taxes et les subventions)⁸. Bien que ces montants ne soient pas négligeables, la part du transport dans les intrants des autres industries est étonnamment faible. Ainsi, dans l'industrie de la construction des voitures au Canada, 0,3 p. 100 des intrants achetés (à l'exclusion des salaires, des taxes et des subventions) concernaient le transport. Le transport ferroviaire comptait pour un peu plus de la moitié et le camionnage, pour environ le tiers. Dans le secteur de la fabrication des produits électroniques, un peu moins de 0,9 p. 100 des coûts ont trait au transport, dont plus de 70 p. 100 est représenté par le transport aérien. En multipliant ces modestes parts des coûts totaux consacrées au transport par les parts du carburant utilisé en 2007 dans chaque mode de transport pertinent, nous constatons que le prix du pétrole représente une très petite fraction du coût total des intrants de la plupart des biens.

Ces estimations reposent sur les statistiques combinées du commerce intérieur et du commerce international du Canada. La

Commerce maritime international



Données : CNUCED, Review of Maritime Transport, 2010.

part du transport dans les coûts totaux pourrait être considérablement plus importante dans le cas du commerce international parce qu'on peut penser que les distances franchies sont beaucoup plus grandes, en moyenne, et peuvent nécessiter le recours à plusieurs modes de transport, ce qui ajoute aux coûts. Pour les États-Unis, le pourcentage des coûts totaux des intrants représenté par les coûts de transport dans le commerce international a été estimé à quelque 4 p. 100 en 2004 (Hummels, 2007). Si le coût du carburant représente entre le cinquième et le quart des coûts de transport, le coût du carburant comptera pour seulement environ 1 p. 100 du coût des biens finaux⁹. Toutefois, il ne faudrait pas en conclure que le prix du pétrole n'a aucun impact sur le commerce international ou les CVM. Les prix plus élevés du pétrole peuvent avoir un impact important sur certains secteurs et certains marchés. Les biens dont le ratio des coûts d'expédition à la valeur est le plus élevé et qui sont destinés aux marchés les plus éloignés seront vraisemblablement les plus touchés. Tel qu'indiqué précédemment, la montée des prix du

8 Les calculs de l'auteur reposent sur les données de 1997 provenant des tableaux d'E-S symétriques (industrie par industrie) fournis par Statistique Canada, en utilisant les prix à l'achat en dollars canadiens courants.

9 Sur la base du coût presque record du carburant en 2007. À long terme, des prix pétroliers plus élevés pourraient engendrer des innovations technologiques ou d'autres formes d'adaptation visant à économiser le carburant et à abaisser les coûts, par exemple, en diminuant la vitesse ou en mettant au rancart les plus vieux navires.