

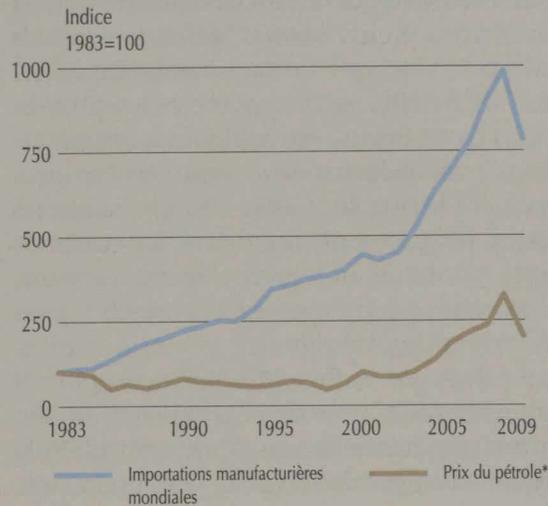
parfois devenir de véritables championnes mondiales. Comme le fait remarquer Gliberman (2011), l'ajout de la notion de CVM aux théories du commerce n'enlève pas sa pertinence à la notion d'avantage comparatif. Bien au contraire, le fait que le commerce se déroule à un niveau de plus en plus fin laisse entrevoir d'autres gains potentiels. De façon similaire, si les économies d'échelle engendrent des gains, le fait de pouvoir agréger des activités spécialisées (pensons, par exemple, à l'émergence des entreprises spécialisées dans les activités de gestion des ressources humaines, dans l'exploitation de centres d'appel ou dans la fourniture de services de TI) peut permettre des gains additionnels liés à l'échelle des activités. Dans ce contexte, les CVM ont pour effet d'amplifier plutôt que de limiter l'avantage comparatif et les gains connexes découlant du commerce.

### Les déterminants

La diminution des coûts du transport et des technologies de communication est largement considérée comme étant à l'origine de la montée des CVM. Il en est peut-être ainsi, mais peu de travaux ont été entrepris pour vérifier cette hypothèse ou pour comprendre les déterminants des CVM de façon plus générale. Cette lacune est importante pour diverses raisons mais, ce qui est plus important, si nous ne savons pas ce qui a déclenché l'expansion des CVM, nous ne saurons pas si cette tendance se poursuivra, se stabilisera ou même se renversera et quel rôle la politique pourrait éventuellement jouer pour façonner l'évolution des CVM.

Un élément du scénario où les CVM sont liées aux coûts de transport est le prix du pétrole. Comme le transport international consomme beaucoup de pétrole, il y a peut-être un lien entre le prix du pétrole et le coût du commerce international. Après avoir touché un sommet à la fin des années 1970 et au début de années 1980, le prix du pétrole a reculé constamment pour marquer un creux, à 15 \$É.-U. le baril, en 1998. En dollars nominaux, la baisse a été modeste, mais en termes réels, elle a été significative. On a fait valoir qu'un déterminant important de la croissance

### Prix du pétrole et commerce mondial



\* En dollars É.-U. par baril, prix à terme pour le mois prochain sur le parquet NYMEX pour livraison à Cushing. Données : OMC et Département de l'énergie des États-Unis.

des CVM a été cette baisse des prix pétroliers. Bien entendu, cette tendance s'est renversée et il y a eu une forte remontée des prix pétroliers dans les années 2000, jusqu'au sommet de 150 \$É.-U. le baril atteint juste avant la crise financière mondiale.

Cependant, il y a peu de preuves empiriques reliant la diminution des prix du pétrole dans les années 1980 et 1990, d'une part, et l'expansion du commerce et l'émergence des CVM, de l'autre. L'une des rares études qui corroborent cette vision est celle de Bridgman (2008), qui a constaté que les prix du pétrole peuvent expliquer en bonne partie le ralentissement survenu dans l'expansion du commerce entre 1974 à 1985. À vrai dire, il y a beaucoup plus de données qui ne permettent pas d'établir que les prix du pétrole ont joué un rôle important dans l'expansion du commerce ou des CVM. En outre, tandis que les prix du pétrole se sont multipliés par près de dix entre le creux et le sommet enregistrés durant les années 2000, il n'y a pas eu de repli du commerce international ou de ralentissement de la croissance des CVM. Même si Hillberry (2011) souligne qu'il y a eu un déplacement du transport aérien vers le transport océanique pour certains biens au cours de cette période, il note du même coup que le déplacement a été