

PRIX DU PÉTROLE, GÉOGRAPHIE ET RÉGIONALISME ENDOGÈNE

Daniel Mirza & Habib Zitouna

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

Certains analystes considèrent que les chocs pétroliers pourraient inverser le phénomène de globalisation au profit de la régionalisation des échanges. Bien que souvent mentionnée, cette idée n'a jamais été testée.

Dans ce papier, nous examinons l'hypothèse selon laquelle les prix pétroliers, en affectant différemment les coûts de transport selon la distance qui sépare les partenaires, favorisent la régionalisation. Une augmentation des prix du pétrole rendrait les partenaires distants moins compétitifs que les pays voisins. Ainsi, une augmentation du prix du pétrole agirait comme des accords commerciaux régionaux le feraient : elle détournerait les flux commerciaux des pays fournisseurs les plus efficaces (ou à plus faibles coûts) en faveur des partenaires plus proches mais moins efficaces, résultant ainsi en une perte de bien-être pour le pays importateur. En revanche, parce que les exportations des pays voisins tendraient à croître, leur bien-être augmenterait. Il existe néanmoins deux différences principales entre les effets du pétrole et ceux des accords régionaux de libre échange. À l'inverse de ces derniers dont la signature réduit directement les coûts à l'échange (baisse des droits de douane entre pays proches), les chocs pétroliers renforceraient la régionalisation non pas de manière institutionnelle mais par le simple jeu des marchés (via une baisse des coûts de transports). La deuxième différence est un corollaire de la première : l'augmentation du prix du pétrole a un effet sur les consommateurs comparable à celui d'une taxe, mais sans que celle-ci constitue une recette pour l'État.

La régionalisation que les prix du pétrole provoqueraient aurait aussi des conséquences pour la santé et l'environnement. Les émissions de gaz à effet de serre seraient abaissées au niveau mondial en raison de moindres volumes transportés sur de longues distances, mais la relocalisation de la production devrait augmenter localement les taux de pollution de l'air.

Nous considérons une fonction générale des coûts du transport formée de coûts fixes et de coûts variables puis la soumettons aux tests économétriques. Comme le prix du pétrole affecte directement les coûts variables générés pendant le temps de transport, son impact sur le coût de transport total (fixe et variable) dépend de la part de ce coût dans la facture totale. Parce qu'elles doivent supporter une charge relativement plus élevée de coûts variables les économies

éloignées seraient alors plus affectées par les chocs pétroliers que les économies proches des marchés.

Dans une seconde phase, nous imbriquons cette fonction de coût dans l'équation de gravité du commerce bilatéral et montrons comment les prix du pétrole sont susceptibles de modifier les parts de marché.

Pour estimer l'impact distorsif du prix du pétrole sur le commerce international, nous utilisons la base de Feenstra reportant les données d'importation bilatérales des États-Unis ainsi que les coûts de transport correspondants au niveau produit (SITC4 digits) sur la période 1974-2001. Nous montrons qu'une augmentation de 10 % des prix du pétrole est associée à près d'1 % de plus de taux de fret, pour un pays partenaire localisé à une distance médiane des États-Unis (élasticité de 0,1). Cette élasticité augmente modérément avec la distance du pays aux États-Unis : elle est de 0,103 pour les pays situés à une distance de près de 10 000 km et descend à 0,088 pour des pays proches (autour de 3 000 km). Les prix du pétrole tendent alors à favoriser les pays proches aux dépens des pays éloignés.

Ce constat se traduit directement dans nos estimations d'impact sur les parts de marché. Nous montrons que 10 % d'augmentation des prix du pétrole accroissent les parts de marché relatives des pays proches des États-Unis (moins de 3 000km) de près de 0,1 % tandis que ces parts baissent de 0,04 % pour les pays éloignés (plus de 10 000 km). Ces résultats corroborent la théorie, mais montrent que les ordres de grandeur du phénomène sont trop faibles pour avoir un impact significatif sur la régionalisation.

Classification J.E.L. : F15, F19, F20, L91

Mots clés : Régionalisme, Prix du pétrole, Géographie, Transport