

Perspectives du commerce mondial et statistiques

Avril 2024



À propos de l'OMC

L'Organisation mondiale du commerce est l'organisme international qui s'occupe des règles régissant le commerce entre les Membres de l'OMC. Sa principale fonction est de favoriser autant que possible la bonne marche, la prévisibilité et la liberté des échanges ainsi que l'égalité de conditions entre tous ses Membres.

Table des matières

1. Résumé analytique	2
2. Le commerce en 2023 et les perspectives pour 2024 et 2025	3
3. Facteurs déterminants du commerce	5
4. Détails des prévisions sur le commerce	11
5. Risques qui pèsent sur les perspectives	15
6. Commerce en valeur	17
a. Commerce des marchandises	17
b. Commerce des services commerciaux	21
7. Chaînes de valeur mondiales et fragmentation manifeste	29
8. Analyse : La crise du canal de Suez	33
9. Tableaux de l'appendice	39
Tableau 1 de l'appendice : Commerce mondial des marchandises : principaux exportateurs et importateurs, 2023	39
Tableau 2 de l'appendice : Commerce des marchandises : principaux exportateurs et importateurs à l'exclusion du commerce intra-UE, 2023	40
Tableau 3 de l'appendice : Principaux exportateurs et importateurs de services commerciaux, 2023	41
Tableau 4 de l'appendice : Principaux exportateurs et importateurs de services commerciaux à l'exclusion du commerce intra-UE, 2023	42
Tableau 5 de l'appendice : Principaux exportateurs de services fournis par voie numérique, 2023	43
10. Bibliographie	44

Résumé analytique

- **Le volume du commerce mondial des marchandises devrait augmenter de 2,6% en 2024 et de 3,3% en 2025, après une baisse plus importante que prévu de -1,2% en 2023.** La demande d'importations en termes réels a été faible en 2023 dans la plupart des régions, en particulier en Europe, mais aussi en Amérique du Nord et en Asie. Les principales exceptions ont été le Moyen-Orient et la région de la Communauté d'États indépendants (CEI), où il y a eu une poussée des importations.
- **La croissance du PIB réel mondial aux taux de change du marché a ralenti, tombant de 3,1% en 2022 à 2,7% en 2023, mais devrait rester globalement stable au cours des deux prochaines années, à 2,6% en 2024 et à 2,7% en 2025.** Le contraste entre la croissance régulière du PIB et le ralentissement du volume des échanges de marchandises est lié aux pressions inflationnistes, qui ont pesé sur la consommation de biens à forte intensité de commerce, en particulier dans les principaux pays négociants.
- **La valeur en dollars EU du commerce mondial des marchandises a perdu 5% en 2023 pour s'établir à 24 010 milliards de dollars EU, mais cette baisse a été en grande partie compensée par une forte augmentation du commerce des services commerciaux, qui a progressé de 9% pour atteindre 7 540 milliards de dollars EU.** La baisse des exportations de marchandises était en partie due à la chute des prix des produits de base, notamment le pétrole et le gaz. Les échanges de services commerciaux ont quant à eux été stimulés par la reprise des voyages internationaux et la forte progression des services fournis par voie numérique.
- **Le commerce mondial a fait preuve d'une résilience remarquable ces dernières années, malgré plusieurs chocs économiques majeurs.** À la fin de 2023, le volume des échanges de marchandises était en hausse de 6,3% par rapport à 2019. Les services commerciaux ont également augmenté, avec des valeurs annuelles en dollars EU en hausse de 21% entre 2019 et 2023.
- **En 2024 et 2025, l'inflation devrait progressivement se tasser, permettant aux revenus réels de croître à nouveau dans les économies avancées, ce qui stimulera la consommation de produits manufacturés.** Une reprise de la demande de produits marchands en 2024 est déjà perceptible. Cette progression est liée à l'augmentation de la consommation des ménages résultant de l'amélioration des perspectives de revenus.
- **Les risques qui pèsent sur les prévisions sont orientés à la baisse en raison des tensions géopolitiques actuelles et de l'incertitude politique.** Le conflit au Moyen-Orient a perturbé les expéditions maritimes entre l'Europe et l'Asie, tandis que des tensions ailleurs pourraient entraîner une fragmentation des échanges. La montée du protectionnisme est un risque supplémentaire qui pourrait compromettre la reprise des échanges en 2024 et 2025.

La croissance du commerce devrait s'accélérer progressivement en 2024 malgré les conflits régionaux et les tensions géopolitiques

Le commerce en 2023 et les perspectives pour 2024 et 2025

Le volume du commerce mondial des marchandises devrait augmenter de 2,6 % en 2024 et de 3,3 % en 2025, la demande de biens échangés rebondissant après une contraction en 2023. Le volume du commerce a perdu 1,2 % l'année dernière après avoir enregistré une croissance de 3,0 % en 2022 malgré le déclenchement de la guerre en Ukraine. Les effets persistants des prix élevés de l'énergie et de l'inflation ont surtout fortement pesé sur la demande de produits manufacturés à forte intensité de commerce, mais celle-ci devrait se redresser progressivement au cours des deux prochaines années, à mesure que les pressions inflationnistes s'atténueront et que les revenus réels des ménages s'amélioreront.

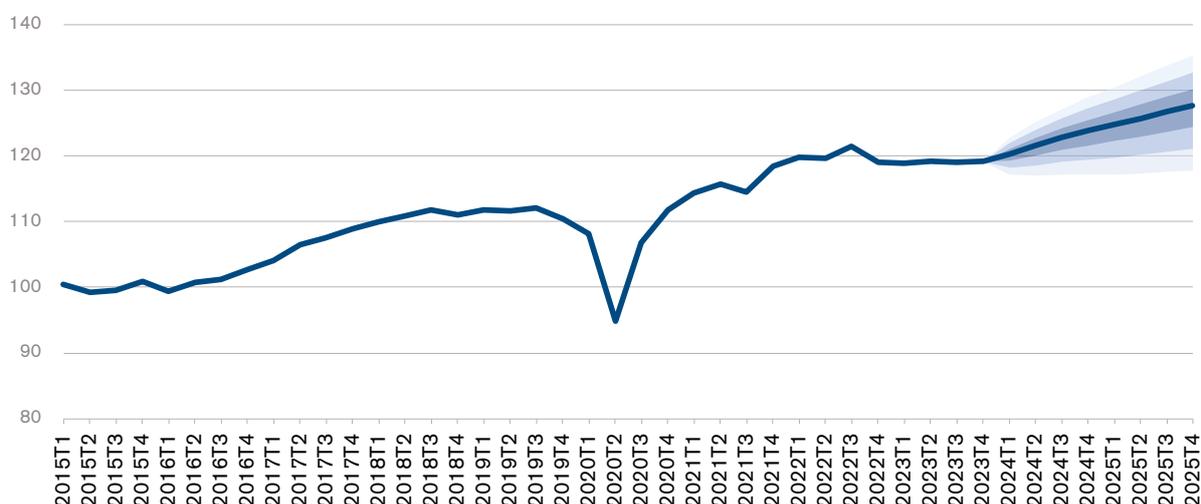
La baisse relativement faible de 1,2 % du commerce des marchandises en 2023 masque de fortes variations régionales, la demande d'importations ayant chuté en Europe, baissé en Amérique du Nord, stagné en Asie et augmenté dans les principales économies exportatrices

de combustibles. La faiblesse de la demande a entraîné une réduction des volumes d'exportation en Europe et empêché une reprise plus forte en Asie, tandis que la situation dans les autres régions était mitigée. Si les prévisions se confirment, l'Asie contribuera davantage à la croissance du volume des échanges en 2024 et 2025.

Comme le montre le graphique 1, le volume du commerce des marchandises a été bien supérieur à son niveau d'avant la pandémie tout au long de l'année 2023 et n'a connu qu'une légère baisse au quatrième trimestre par rapport au premier trimestre 2022 (-0,6 %). Le pic du volume des échanges au troisième trimestre 2022 pourrait en partie refléter les fortes hausses des prix des produits de base survenues au cours de l'année, lorsque celles-ci n'ont pas été entièrement prises en compte dans les statistiques commerciales des économies déclarantes. En dehors de cette période, on peut considérer qu'en 2023, les échanges se sont maintenus à un palier plutôt qu'ils n'ont diminué.

Graphique 1 : Volume du commerce mondial des marchandises, 2015T1-2025T4

Indice du volume corrigé des variations saisonnières, 2015=100



Note : La zone grisée représente à la fois la variation aléatoire et l'évaluation des risques subjective.

Source : OMC et CNUCED pour les données historiques, estimations du Secrétariat de l'OMC pour les prévisions.

La valeur en dollars EU courants du commerce mondial des marchandises (mesurée par la moyenne des exportations et des importations) était en baisse de 5 % en 2023, s'établissant à 24 010 milliards de dollars EU (voir les tableaux 1 et 2 de l'appendice). Le recul des exportations a surtout été le fait de la Fédération de Russie, dont les exportations ont chuté de 28 %, ainsi que des économies asiatiques à vocation manufacturière, notamment la Chine (-5 %), le Japon (-4 %) et la République de Corée (-8 %). Les autres grandes économies ont enregistré des réductions moins importantes, voire des augmentations modestes, y compris les États-Unis (-2 %), l'Allemagne (+1 %) et le Mexique (+3 %). Dans l'ensemble, les exportations de l'Union européenne vers le reste du monde ont augmenté de 2 %, tandis que le commerce intracommunautaire a perdu 1 %, le total des exportations restant inchangé en dollars EU.

Dans le même temps, les importations de marchandises ont diminué dans la plupart des économies, en partie sous l'effet de la baisse des prix des produits de base tels que le gaz naturel, dont le prix a chuté de 63 % en moyenne en 2023. Toutes les principales économies ont enregistré un recul, à l'exception de quelques grands exportateurs d'énergie, parmi lesquels les Émirats arabes unis (+7 %), la Fédération de Russie (+10 %) et l'Arabie saoudite (+11 %).

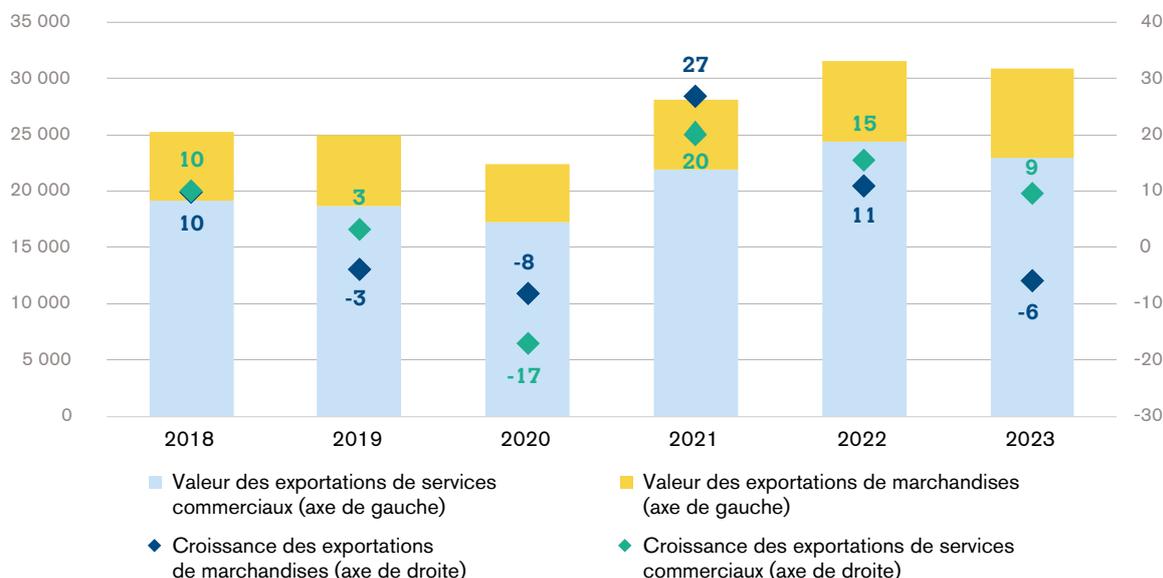
Contrairement au commerce des marchandises, la valeur en dollars EU du commerce mondial des services commerciaux a augmenté de 9 % en 2023 pour atteindre 7 540 milliards de dollars EU, les dépenses consacrées aux voyages et aux autres services ayant poursuivi leur reprise après la pandémie de COVID-19. La hausse du commerce des services a partiellement compensé la contraction du commerce des marchandises en 2023, de sorte que les exportations mondiales de marchandises et de services commerciaux sur la base de la balance des paiements n'ont baissé que de 2 % en 2023, s'établissant à 30 800 milliards de dollars EU (voir le graphique 2).

La croissance du PIB mondial a également ralenti en 2023, mais pas autant que la croissance du volume des échanges (voir graphique 3). La croissance du PIB réel (pondérée en fonction des taux de change) est tombée à 2,7 % en 2023, contre 3,1 % l'année précédente. La croissance du PIB devrait rester globalement stable au cours des deux prochaines années, tombant à 2,6 % en 2024 avant de revenir à 2,7 % en 2025.

Un degré élevé d'incertitude est associé aux prévisions actuelles en raison du grand nombre de facteurs de risque présents dans l'économie mondiale, notamment les conflits régionaux, les tensions géopolitiques et la montée du

Graphique 2 : Exportations mondiales de marchandises et de services commerciaux, 2018-2023

Milliards de \$EU et variation annuelle en %

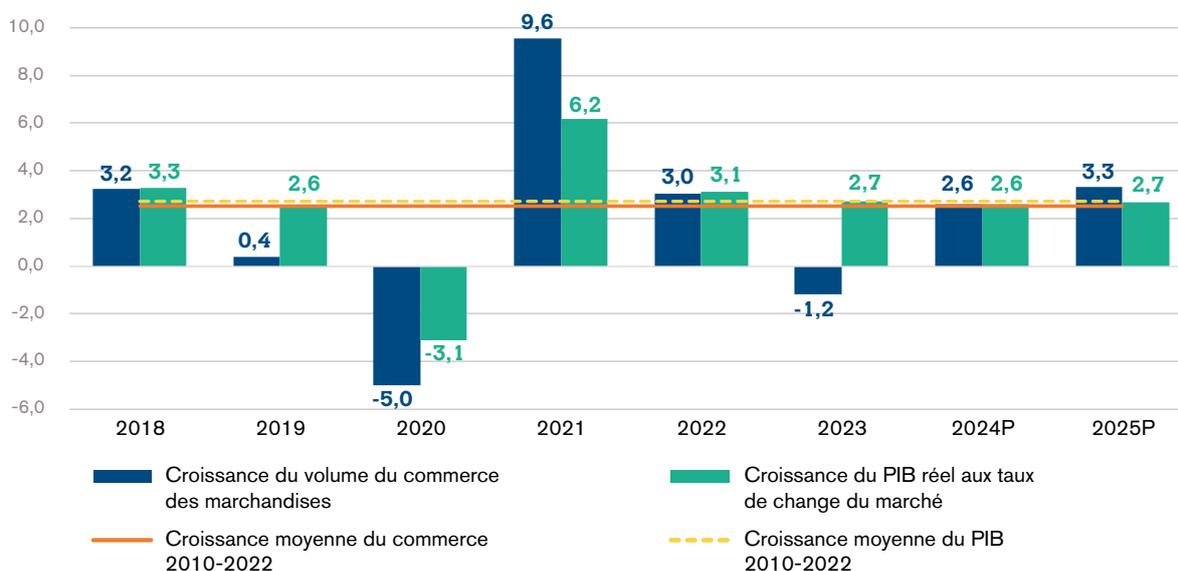


Note : Le commerce des marchandises sur la base de la balance des paiements diffère légèrement du commerce des marchandises sur la base des registres douaniers.

Source : OMC.

Graphique 3 : Volume du commerce des marchandises et croissance du PIB à l'échelle mondiale, 2018-2025

Variation annuelle en %



Note : Les chiffres pour 2024 et 2025 sont des projections. Le commerce des marchandises a augmenté de 2,5 % par an en moyenne entre 2010 et 2023, tandis que la croissance du PIB a été de 2,7 % en moyenne.

Source : OMC, pour le volume du commerce des marchandises, et estimations consensuelles pour le PIB.

protectionnisme. Cette incertitude est représentée par les barres d'erreur du graphique 1, qui sont inclinées dans un sens négatif, car on estime que les risques sont orientés à la baisse. Si les prévisions actuelles se confirment, la croissance du volume des échanges en 2024 pourrait atteindre 5,8 % selon le scénario haussier ou -1,6 % selon le scénario baissier.

Facteurs déterminants du commerce

Ces dernières années, le commerce mondial a été affecté par une combinaison de facteurs défavorables, qui ont été collectivement qualifiés de « polycrise ». Ces facteurs englobent une série de chocs au niveau de l'offre et de la demande liés à la pandémie de COVID-19, des perturbations de la chaîne d'approvisionnement et les effets d'une incertitude accrue en matière de politiques commerciales en raison de rivalités géopolitiques. Malgré ces défis, le commerce mondial des marchandises a fait preuve d'une résilience remarquable au cours des quatre dernières années. Le volume du commerce des marchandises au quatrième trimestre 2023 était encore supérieur de 6,3 % au pic du troisième trimestre 2019, avant la pandémie, et de 19,1 % au niveau moyen

de 2015. Pendant ce temps, le commerce des services commerciaux a également connu une croissance robuste, avec une augmentation de 21 % de la valeur en dollars EU par rapport à 2019.

La COVID-19 a provoqué une baisse de 15,4 % du volume du commerce des marchandises au cours du deuxième trimestre 2020. Toutefois, dès le premier trimestre de 2021, les échanges ont rebondi, enregistrant une hausse de 20,6 % et dépassant le maximum atteint avant la pandémie. En outre, le commerce a joué un rôle crucial pour faciliter l'acheminement des médicaments et des produits alimentaires essentiels, aussi bien pendant la pandémie que depuis le début de la guerre en Ukraine.

Les conditions macroéconomiques et la guerre en Ukraine ont fait que des pressions inflationnistes ont limité les salaires et les revenus réels en 2022 et en 2023, en particulier dans les économies avancées. Cela a eu à son tour pour effet de réduire la demande d'importations en 2023, contribuant à la révision à la baisse des prévisions commerciales de l'OMC par rapport à l'année précédente. L'augmentation de la consommation de services qui a fait suite à la pandémie peut également avoir absorbé certaines dépenses qui étaient auparavant consacrées aux marchandises.

L'inflation globale a atteint un pic en 2022, mais l'inflation de base est restée élevée pendant une bonne partie de l'année 2023. À l'instar des taux d'intérêt, les prix de l'énergie ont semblé réagir avec un certain retard, puisque les augmentations de prix n'ont été répercutées sur les factures de nombreux consommateurs qu'en 2023, bien après le pic des prix sur le marché au comptant. Les prix élevés de l'énergie ont eu une incidence sur les coûts de production des produits échangeables à forte intensité énergétique, tels que les produits chimiques et autres produits intermédiaires. En outre, la réponse des pouvoirs publics consistant à tenter de juguler l'inflation par un relèvement des taux d'intérêt a également eu un impact : les taux d'intérêt réels devenant positifs, les agents économiques comme les ménages et les entreprises ont dû tenir compte des coûts d'emprunt réels dans leurs décisions en matière de consommation et d'investissement.

En 2023, l'«écart» entre la croissance du PIB mondial, qui est restée positive, et la croissance du volume du commerce mondial des marchandises, qui est devenue négative, peut être attribué à des conditions macroéconomiques plus difficiles, essentiellement dues aux pressions inflationnistes. L'inflation a eu un impact sur le commerce tant au niveau de la composition des produits que de leur répartition géographique. Premièrement, l'inflation a conduit à une consommation plus modérée des biens manufacturés, en particulier ceux à forte teneur en importations, par rapport aux services. Deuxièmement, elle a eu un impact plus prononcé sur les revenus réels et la consommation à l'intérieur de l'UE, en raison de la hausse plus marquée des prix de l'énergie dans cette région que dans les autres économies. Cela a entraîné une contraction plus forte du commerce par rapport au PIB mondial, étant donné la part plus importante de l'UE dans le commerce mondial des marchandises (30 % en 2023) que dans le PIB mondial (24 % la même année). La combinaison de ces deux facteurs (détaillés dans l'encadré 1) peut largement expliquer l'écart entre le commerce et le PIB l'année dernière.

De manière symétrique, la baisse de l'inflation en 2024 devrait entraîner un rebond de la consommation de produits manufacturés, ce qui devrait stimuler la croissance du volume du commerce des marchandises en 2024 et 2025. Si

les récentes décélérations de l'inflation se révèlent durables, les décideurs finiront par réduire les taux d'intérêt. Cela devrait stimuler les dépenses d'investissement (bien qu'avec un certain décalage), ce qui est très important pour les échanges de biens d'équipement. À mesure que les pressions sur les coûts s'atténueront et que la confiance des entreprises s'améliorera dans l'UE, la consommation et l'investissement devraient se stabiliser en 2024 et continuer de se renforcer en 2025.

Prix et inflation

Les prix des matières premières ont fortement augmenté dans le sillage de la guerre en Ukraine, les économies s'efforçant de s'assurer un accès aux ressources naturelles et aux approvisionnements alimentaires essentiels. Ces hausses ont attisé l'inflation, qui s'accélérait déjà dans les économies avancées en raison des perturbations de la chaîne d'approvisionnement et des mesures de relance liées à la pandémie de COVID-19. Les indices des prix des produits de base ont reculé par rapport aux sommets atteints au second semestre 2022, mais au premier trimestre 2024, la plupart d'entre eux étaient encore bien supérieurs aux niveaux d'avant la pandémie (voir le graphique 5).

Au cours des deux premiers mois de 2024, les prix mondiaux de l'énergie ont baissé de 41 % en moyenne par rapport à leur pic le plus récent, mais ils sont restés 30 % plus élevés qu'en 2019. Le prix moyen du pétrole brut depuis le début de l'année a également reculé de 30 % par rapport au pic atteint en 2022, mais il était encore supérieur de 29 % à son niveau de 2019. Les prix du gaz naturel aux États-Unis font exception à cette tendance, avec des prix moyens en janvier-février inférieurs de 4 % à ceux de 2019. En revanche, les prix du gaz en Europe et au Japon étaient encore en hausse de 84 % et 35 %, respectivement, pour la période correspondante.

En ce qui concerne les produits et les intrants agricoles, les prix des denrées alimentaires, des céréales et des engrais étaient tous nettement plus élevés en 2024 qu'en 2019, avec des hausses respectives de 35 %, 45 % et 44 %. Les prix élevés de l'énergie en Europe, particulièrement pour le gaz naturel, ont eu des effets négatifs persistants sur les économies de l'UE, comme l'Allemagne, qui produisent et exportent des biens manufacturés à forte intensité énergétique.

Encadré 1 : Ralentissement de la croissance économique mondiale et caractère hautement cyclique des flux commerciaux

À court terme, dans toute économie, la demande réelle de produits marchands est déterminée par les décisions de dépenses des agents économiques, à savoir les ménages, les entreprises, les gouvernements et le secteur extérieur. Ces dépenses sont à leur tour influencées par les fluctuations réelles et attendues du revenu des ménages, des recettes des entreprises et des prix relatifs des biens produits à l'étranger par rapport à ceux produits au niveau national. Une économie devient importatrice (exportatrice) nette de marchandises lorsque sa demande de produits est supérieure (inférieure) à sa production intérieure. La demande mondiale de produits marchands est simplement la somme des importations de toutes les économies individuelles. En principe, cette somme devrait être égale à la somme de toutes les exportations, puisque chaque produit importé est fourni par une économie exportatrice.

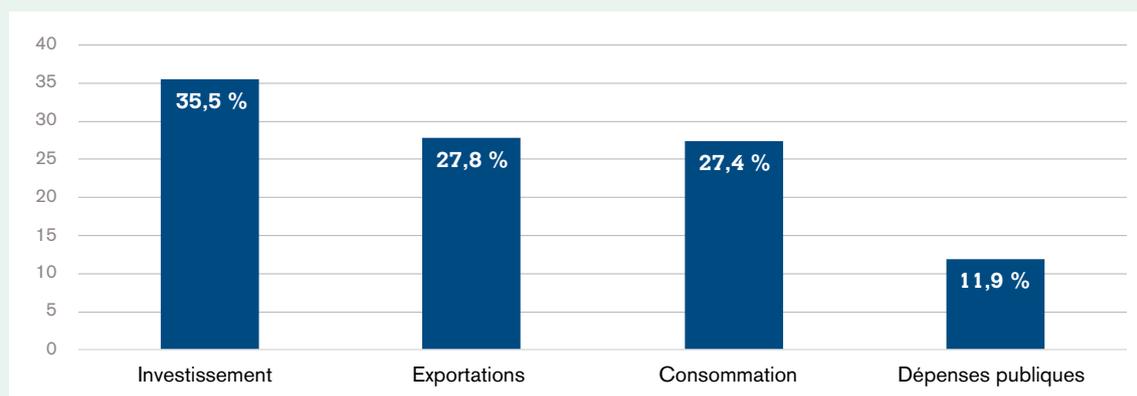
On observe depuis longtemps que les différences dans la composition du commerce des marchandises et du PIB tendent à produire des fluctuations plus marquées dans le premier que dans le second, ce qui se traduit par une croissance du commerce fortement « procyclique ». En d'autres termes, la croissance du commerce des marchandises ralentit davantage que celle du PIB en période de ralentissement économique et peut même devenir négative, comme en 2023. À l'inverse, le commerce rebondit plus fortement que la production en période de reprise, comme ce fut le cas en 2010 et 2021.

La nature fortement procyclique du commerce peut être attribuée à la part élevée des biens manufacturés dans le commerce des marchandises (63 % en 2022) par rapport au PIB (28 % en 2022), qui est principalement basé sur les services. La consommation de produits manufacturés, en particulier les biens durables et les biens d'équipement, est sensible au revenu disponible réel et aux évolutions cycliques (BCE, 2018). Lorsque le revenu réel s'érode, les consommateurs reportent plus facilement l'achat de biens durables, tels que véhicules et appareils électroménagers, qui ont une forte composante d'importation, plutôt que la consommation de services, qui relève moins du choix du consommateur (par exemple les loyers, les produits médicaux, etc.).

Les achats de biens durables dépendent aussi plus fortement du crédit, ce qui les rend plus sensibles aux fluctuations des taux d'intérêt. Face à une baisse de la consommation de produits manufacturés, les entreprises peuvent également reporter leurs dépenses d'investissements fixes en biens d'équipement. Des études indiquent que l'investissement est la composante de la demande intérieure ayant la plus forte intensité d'importations, avec une composante globale moyenne d'importations d'environ 36 %, suivi par les exportations et la consommation privée (voir le graphique 4).

Graphique 4 : Teneur moyenne en importations des composantes de la demande globale

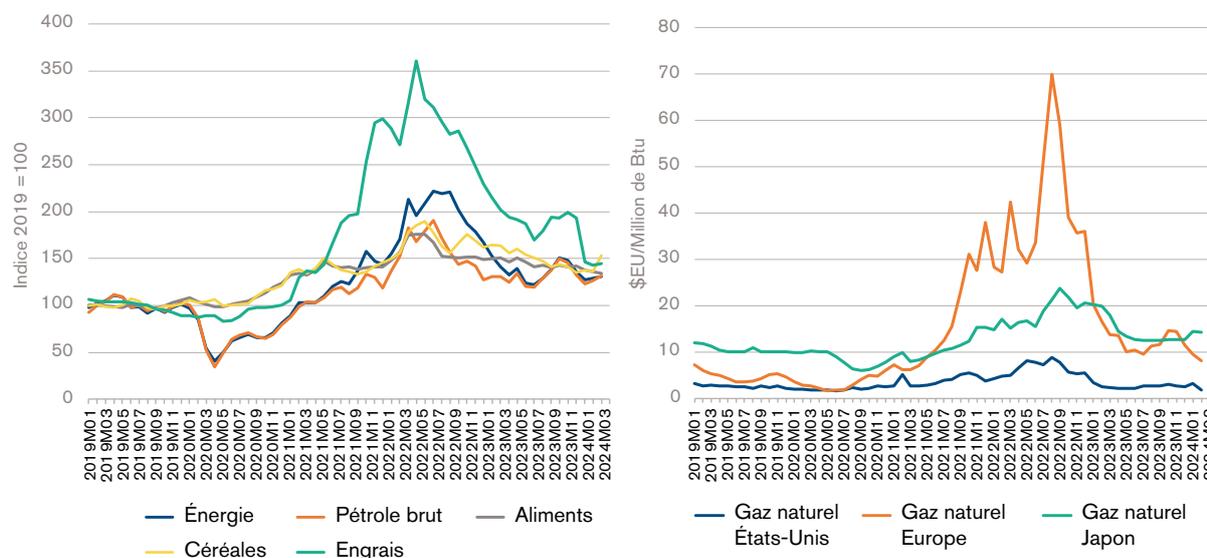
Part en %



Source : Auboin et Borino (2022), d'après les tableaux d'entrées-sorties WIOD et les calculs des auteurs.

Graphique 5 : Prix mondiaux des produit de base, janvier 2019-mars 2024

Indice 2019 = 100 et \$EU par million de Btu



Source : Banque mondiale.

Depuis le début de 2022, les banques centrales des économies avancées ont relevé les taux d'intérêt afin d'atténuer les pressions inflationnistes qui érodaient les revenus et réduisaient la consommation de biens, y compris importés (voir le graphique 6). Les taux d'intérêt aux États-Unis sont passés de 0,1 % en février 2022 à 5,4 % en août 2023, niveau auquel ils sont restés jusqu'en mars 2024. De même, les taux d'intérêt dans la zone euro sont passés de 0,0 % en juin 2022 à 4,5 % en octobre dernier et se sont maintenus à ce niveau. Les banques centrales de nombreuses économies en développement ont également relevé leurs taux à des niveaux inégalés depuis des années, notamment au Brésil (11,8 % actuellement) et en Afrique du Sud (8,3 % actuellement).

Le resserrement de la politique monétaire a largement réussi à faire baisser l'inflation, mais il sera difficile pour les décideurs de décider du moment où ils assoupliront cette politique. Aux États-Unis, l'inflation mesurée par l'indice des prix à la consommation (IPC) est passée d'un pic de 9,1 % en juin 2022 à 3,2 % en février 2024. Dans le même temps, l'inflation dans l'UE a chuté d'un pic de 10,6 % en octobre 2022 à 2,6 % en février. Le ralentissement de la croissance des prix à la consommation, combiné aux fortes hausses des salaires, devrait stimuler le revenu des ménages et la consommation dans ces économies en 2024,

bien que le niveau élevé des taux d'intérêt risque de continuer à peser sur l'investissement des entreprises et les dépenses consacrées aux biens durables pendant un certain temps encore.

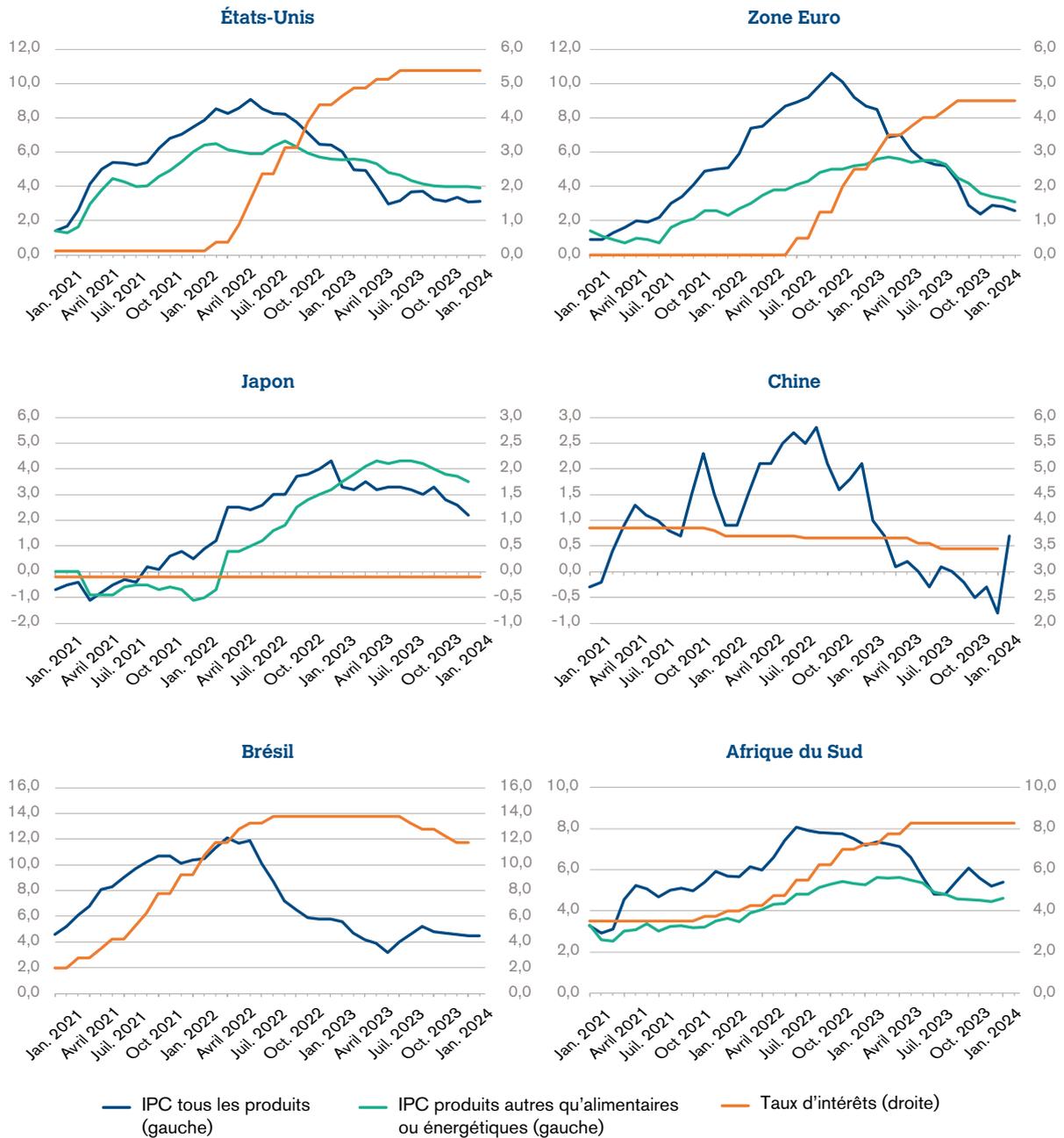
La situation est quelque peu différente au Japon et en Chine. Au Japon, l'inflation a atteint un niveau modéré (2,2 % en janvier) après des années de déflation, mais les taux d'intérêt n'ont été relevés à 0,1 % qu'en mars de cette année, mettant fin à une politique de longue date de taux négatifs. En Chine, les taux d'intérêt ont été ramenés à 3,5 % en 2023 pour empêcher la déflation de s'installer. Ces mesures devraient contribuer à stabiliser l'inflation et les taux d'intérêt à des niveaux bas dans les deux pays et favoriser la reprise du commerce en Asie.

Croissance du volume du commerce par région

L'Europe est la région qui a le plus contribué à la croissance du commerce mondial en volume en 2022, mais elle a aussi été la principale responsable de la baisse en 2023 (voir le graphique 7). La forte influence de la région sur le commerce des marchandises s'explique en partie par sa part surdimensionnée dans le commerce mondial (37 % du côté des exportations et des importations), car le commerce intra-UE est comptabilisé dans

Graphique 6 : Inflation des prix à la consommation dans certaines économies, janvier 2021-janvier 2024

Variation en % en glissement annuel et % annuel



Source : OCDE, Banque des règlements internationaux.

les totaux régionaux et mondiaux. Outre cet effet de composition, l'UE a également été touchée de manière disproportionnée par les fluctuations des prix des produits de base au cours des deux dernières années en raison de la nature régionale des marchés du gaz naturel.

La contraction de 1,2 % du volume du commerce des marchandises en 2023 a été principalement due à l'Europe, qui a soustrait 1,7 point de

pourcentage à la croissance des importations mondiales et entraîné une réduction de 1,0 point de pourcentage de la croissance des exportations mondiales. La contribution de l'Amérique du Nord a également été négative du côté des importations (-0,4 point de pourcentage), mais elle est restée positive du côté des exportations (+0,5 point de pourcentage). Bien que les économies asiatiques aient continué à fournir la plus grande part de produits manufacturés de toutes les régions en

2023, la croissance stationnaire du volume des échanges pour l'année signifie que la contribution de la région à la croissance du commerce a été très faible. Collectivement, d'autres régions, notamment l'Amérique du Sud, l'Afrique, le Moyen-Orient et la CEI¹, ont contribué positivement à la croissance des importations (+0,5 point de pourcentage), bien qu'elles aient continué à peser sur les exportations (-0,1 point de pourcentage).

Si les prévisions commerciales de l'OMC pour 2024 se réalisent, l'Asie contribuera davantage à la croissance du commerce des marchandises qu'elle ne l'a fait au cours des deux dernières années. La région devrait ajouter environ 1,3 point de pourcentage à la croissance prévue (2,9 %) des exportations mondiales cette année, soit environ 45 %. Du côté des importations, elle devrait ajouter 1,9 point de pourcentage à la croissance prévue (2,3 %) des importations mondiales, soit environ 81 %. D'autres régions devraient contribuer dans une moindre mesure à la croissance des exportations et des importations, mais on s'attend dans tous les cas à des chiffres positifs.

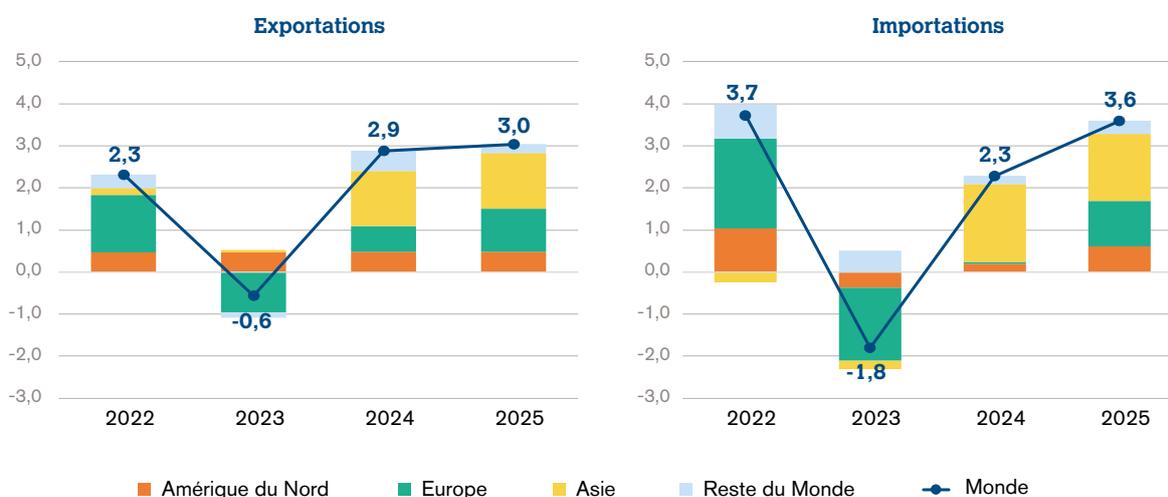
En théorie, la croissance du volume des exportations devrait être égale à celle du volume des importations au niveau mondial mais, dans la pratique, les

exportations et les importations divergent toujours légèrement en raison de différences de mesure et de méthodologie. Toutefois, les écarts entre les exportations et les importations au cours des deux dernières années sont anormalement importants : 1,4 point de pourcentage en 2022 et 1,2 point de pourcentage en 2023. La croissance plus forte des importations en 2022 et la contraction plus importante des importations en 2023 pourraient être dues au fait que les fluctuations des prix des produits de base ne sont pas entièrement prises en compte dans les prix à l'importation. Ces écarts devraient disparaître une fois que la récente poussée de l'inflation sera passée.

Le graphique 8 montre l'évolution trimestrielle des volumes d'exportations et d'importations de marchandises par région depuis 2019. Les exportations en provenance d'Asie ont bondi pendant la pandémie de COVID-19 mais ont depuis plafonné à un niveau élevé. Au quatrième trimestre 2024, elles étaient supérieures de près de 17 % à leur niveau moyen de 2019. Du côté négatif, les exportations de la région de la CEI ont diminué d'environ 16 % au cours de la même période, mais il convient de traiter ces chiffres avec prudence en raison de l'absence de données fiables pour la Fédération de Russie et le Bélarus depuis 2022.

Graphique 7 : Contributions à la croissance du volume du commerce mondial par région, 2022-2025

Variation annuelle en %

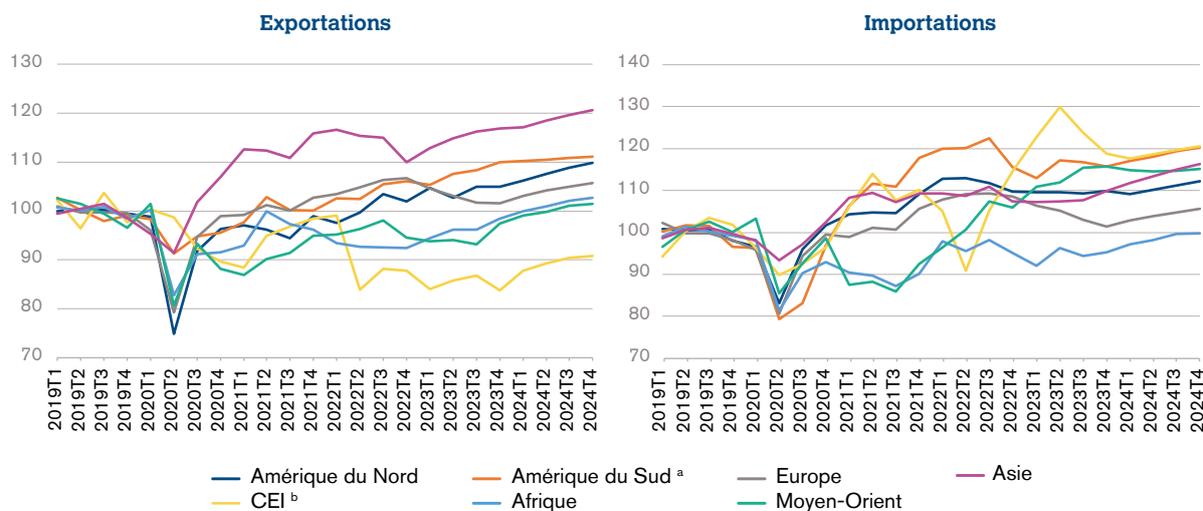


Source : OMC-CNUCED.

1 Communauté d'États indépendants, y compris certains États associés et anciens États membres : Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Fédération de Russie, Géorgie, Kazakhstan, Ouzbékistan, République kirghize, Tadjikistan et Turkménistan.

Graphique 8 : Exportations et importations de marchandises par région, 2019T1-2024T4

Indice de volume, 2019 = 100



a Amérique du Sud, Amérique centrale et Caraïbes.

b Communauté d'États indépendants, y compris certains États associés et anciens États membres.

Source : OMC et CNUCED.

L'Amérique du Nord et l'Europe ont l'une et l'autre enregistré des hausses à un chiffre depuis 2019, de 5 % et 2 % respectivement. Parallèlement, les exportations de l'Amérique du Sud ont augmenté de près de 10 % au quatrième trimestre 2023 par rapport à 2019. Les exportations de l'Afrique et du Moyen-Orient ont légèrement diminué, mais sont restées essentiellement inchangées au cours de cette période (-2 % et -3 %, respectivement), ce qui est normal pour des régions dont les exportations de combustibles sont disproportionnées, car la demande d'énergie en termes de quantités a tendance à être assez stable.

En ce qui concerne la CEI, contrairement à la situation des exportations, les importations ont augmenté de 19 % entre 2019 et le quatrième trimestre 2023, soit la plus forte hausse enregistrée au plan régional. L'Amérique du Sud et le Moyen-Orient ont tous deux vu leurs importations augmenter de 16 % au cours de cette période, tandis que l'Amérique du Nord et l'Asie ont chacune enregistré une hausse de 10 %. Les importations de l'Europe au quatrième trimestre 2023 sont restées relativement inchangées par rapport à 2019, en hausse de seulement 1 %. L'Afrique a été la seule région à voir ses importations diminuer depuis 2019, avec une baisse cumulée de 5 %. Cela indique que l'augmentation des recettes d'exportation due à la hausse des prix des produits de base ne s'est pas traduite par une hausse de la consommation et des revenus dans la région. Si les

prévisions de l'OMC se confirment, les exportations de l'Afrique dépasseront finalement leur niveau de 2019 d'ici à la fin de l'année, mais les importations ne feront qu'égaliser leur niveau antérieur.

Détails des prévisions sur le commerce

Le tableau 1 résume les projections actuelles de l'OMC pour le commerce des marchandises en volume et le PIB réel aux taux de change du marché jusqu'en 2025. Si les prévisions se confirment, les exportations de l'Afrique augmenteront plus rapidement que celles de toute autre région en 2024, avec une hausse de 5,3 % à partir d'une base faible puisque les exportations du continent sont restées déprimées après la pandémie de COVID-19. La croissance attendue dans la région de la CEI est légèrement inférieure à 5,3 %, également à partir d'une base réduite, les exportations de la région ayant chuté suite au déclenchement de la guerre en Ukraine. L'Amérique du Nord, le Moyen-Orient et l'Asie devraient tous connaître une croissance modérée de leurs exportations, de l'ordre de 3,5 %, tandis que l'Amérique du Sud devrait enregistrer une croissance plus lente, de l'ordre de 2,6 %. Les exportations européennes devraient à nouveau rester à la traîne par rapport aux autres régions, avec une croissance de seulement 1,7 %.

Tableau 1 : Croissance du commerce des marchandises en volume et croissance du PIB, 2020-2025^a

Variation annuelle en %

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Volume du commerce mondial des marchandises^b	-5,0	9,6	3,0	-1,2	2,6	3,3
Exportations						
Amérique du Nord	-9,2	6,4	3,8	3,7	3,6	3,7
Amérique du Sud ^c	-5,0	6,6	2,9	1,9	2,6	1,4
Europe	-7,7	8,1	3,7	-2,6	1,7	2,8
CEI ^d	-1,0	-1,8	-2,1	-6,2	5,3	1,7
Afrique	-7,2	4,2	-2,4	3,1	5,3	2,4
Moyen-Orient	-6,5	-0,8	6,6	-1,6	3,5	2,2
Asie	0,6	13,1	0,4	0,1	3,4	3,4
Importations						
Amérique du Nord	-5,2	11,9	5,7	-2,0	1,0	3,3
Amérique du Sud ^c	-9,6	24,8	4,2	-3,1	2,7	3,4
Europe	-7,2	8,8	6,0	-4,7	0,1	3,1
CEI ^d	-5,4	10,3	-6,1	18,8	-3,8	2,9
Afrique	-15,5	7,4	8,8	-2,4	4,4	1,6
Moyen-Orient	-9,7	13,8	14,1	9,8	1,2	2,1
Asie	-1,0	10,5	-0,7	-0,6	5,6	4,7
PIB mondial aux taux de change du marché						
Amérique du Nord	-3,3	5,8	2,1	2,4	2,0	1,7
Amérique du Sud ^c	-6,3	7,7	4,0	2,0	1,5	2,5
Europe	-5,9	6,3	3,5	0,9	1,1	1,7
CEI ^d	-2,4	5,5	0,1	3,5	2,6	1,9
Afrique	-2,4	4,7	3,7	2,9	3,2	3,9
Moyen-Orient	-3,9	4,1	6,5	1,6	2,7	3,4
Asie	-0,7	6,5	3,3	4,2	4,0	3,8
Pour mémoire : pays les moins avancés (PMA)						
Volume des exportations de marchandises	-1,0	-2,2	-1,1	4,1	2,7	4,2
Volume des importations de marchandises	-8,8	9,6	2,7	-3,5	6,0	6,8
PIB réel aux taux de change du marché	0,5	2,6	4,7	3,3	4,9	5,6

a Les chiffres pour 2024 et 2025 sont des projections.

b Moyenne des exportations et des importations.

c Amérique du Sud, Amérique centrale et Caraïbes.

d Communauté d'États indépendants (CEI), y compris certains États associés et anciens États membres.

Note : Ces projections intègrent des techniques d'échantillonnage de données mixtes (MIDAS) pour certaines économies, le but étant de tirer parti de données à haute fréquence comme le trafic de conteneurs et les indices de risque financier.

Sources : OMC pour le commerce, estimations consensuelles pour le PIB.

La forte croissance du volume des importations en Asie (5,6 %) et en Afrique (4,4 %) devrait contribuer à soutenir la demande mondiale de biens échangés cette année. Toutefois, toutes les autres régions devraient connaître une croissance des importations inférieure à la moyenne, notamment l'Amérique du Sud (2,7 %), le Moyen-Orient (1,2 %), l'Amérique du Nord (1,0 %), l'Europe (0,1 %) et la région de la CEI (-3,8 %).

Les exportations de marchandises des pays les moins avancés (PMA) devraient progresser de 2,7 % en 2024, contre 4,1 % en 2023, avant que la croissance ne s'accélère pour atteindre 4,2 % en 2025. Parallèlement, les importations des PMA devraient augmenter de 6,0 % cette année et de 6,8 % l'année prochaine, après une contraction de 3,5 % en 2023.

Le recul de 1,2 % du commerce des marchandises en 2023 représente une nette dégradation par rapport aux prévisions les plus récentes de l'OMC (octobre dernier), qui tablaient sur une faible croissance du commerce mondial de 0,8 %. Les estimations précédentes pour l'Amérique du Nord (exportations en hausse de 3,6 %, importations en baisse de 1,2 %), l'Amérique du Sud (exportations en hausse de 1,7 %, importations en baisse de 1,0 %) et l'Asie (exportations en hausse de 0,6 %, importations en baisse de 0,4 %) n'étaient pas très éloignées des chiffres définitifs pour l'année. La

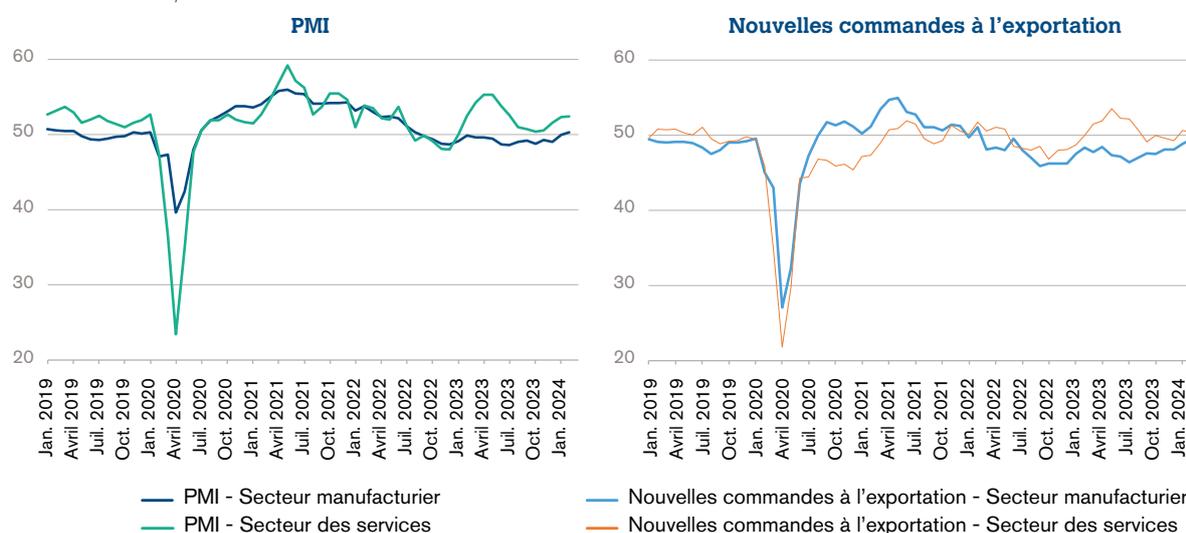
croissance prévue des exportations de la CEI (3,0 %) n'a pas été réalisée, principalement en raison de révisions des données. Toutefois, la prévision d'un rebond à deux chiffres des importations de la région (+25 %) était presque juste. La seule grosse erreur d'estimation concernait l'Europe (0,4 % pour les exportations, -0,7 % pour les importations), où la croissance du commerce a été beaucoup plus faible que prévu. Toutefois, les statistiques officielles sur le volume des échanges pourraient bien être révisées à l'avenir afin de mieux tenir compte de la volatilité des prix des produits de base au cours des deux dernières années.

Indicateurs liés au commerce

Les indices des directeurs d'achat (PMI), qui sont fondés sur des enquêtes réalisées auprès d'entreprises, sont un indicateur fiable de l'état actuel de l'économie mondiale, tandis que la composante « nouvelles commandes à l'exportation » donne une indication des perspectives à court terme du commerce. Le graphique 9 présente les indices mondiaux des directeurs d'achat (PMI) pour l'industrie manufacturière et les services, compilés par JPMorgan et S&P Global pour la période allant de janvier 2019 à février 2024. L'indice global pour le secteur manufacturier était inférieur à la valeur de référence de 50 marquant la limite entre l'expansion et la contraction de septembre 2022

Graphique 9 : Indices mondiaux des directeurs d'achat du secteur manufacturier, janvier 2019-janvier 2024

Indice de diffusion, base = 50



Note : Les valeurs supérieures à 50 indiquent une expansion tandis que les valeurs inférieures à 50 dénotent une contraction sauf pour les délais de livraison des fournisseurs pour lesquels des chiffres plus élevés correspondent à des expéditions plus rapides.

Source : J.P. Morgan et S&P Global.

à décembre 2023, avant de remonter à 50,3 en février, ce qui laisse entrevoir le début possible d'une reprise du secteur manufacturier. L'indice global pour le secteur des services est supérieur au seuil d'expansion depuis le début de l'année dernière, bien qu'il ait connu un recul temporaire au cours du second semestre de 2023. Toutefois, son récent redressement semble indiquer un renforcement de l'activité dans le secteur des services également.

La composante « nouvelles commandes à l'exportation » des PMI est l'un des meilleurs indicateurs disponibles des perspectives à court terme du commerce mondial. L'indice des nouvelles commandes à l'exportation pour le secteur manufacturier est passé de 46,4 en juillet 2023 à 49,4 en février 2024. Bien que l'indice soit resté inférieur à la valeur de référence (50) au cours du dernier mois, il s'agit de la valeur la plus élevée depuis juin 2022. Parallèlement, les nouvelles commandes à l'exportation pour les services se sont établies à 50,4 en février, ce qui indique une expansion. Dans l'ensemble, ces indices indiquent une amélioration des conditions commerciales au début de l'année 2024.

L'indice RWI/ISL est basé sur le trafic de conteneurs de 92 ports représentant 64 % du commerce mondial, ce qui en fait une approximation raisonnable du commerce mondial de marchandises

(voir le graphique 10). En 2023, le débit total mesuré par l'indice était en baisse de 0,6 % par rapport à l'année précédente, ce qui est très proche de l'estimation de l'OMC pour les exportations mondiales de marchandises (-0,6 %). En janvier, le débit mondial aurait augmenté de 6,2 % par rapport au même mois en 2023, mais cela était principalement dû à une augmentation de 8,9 % du trafic portuaire chinois. Le débit total hors Chine n'a augmenté que de 4,2 %, tandis que le débit des ports d'Europe du Nord a baissé de 2,5 %.

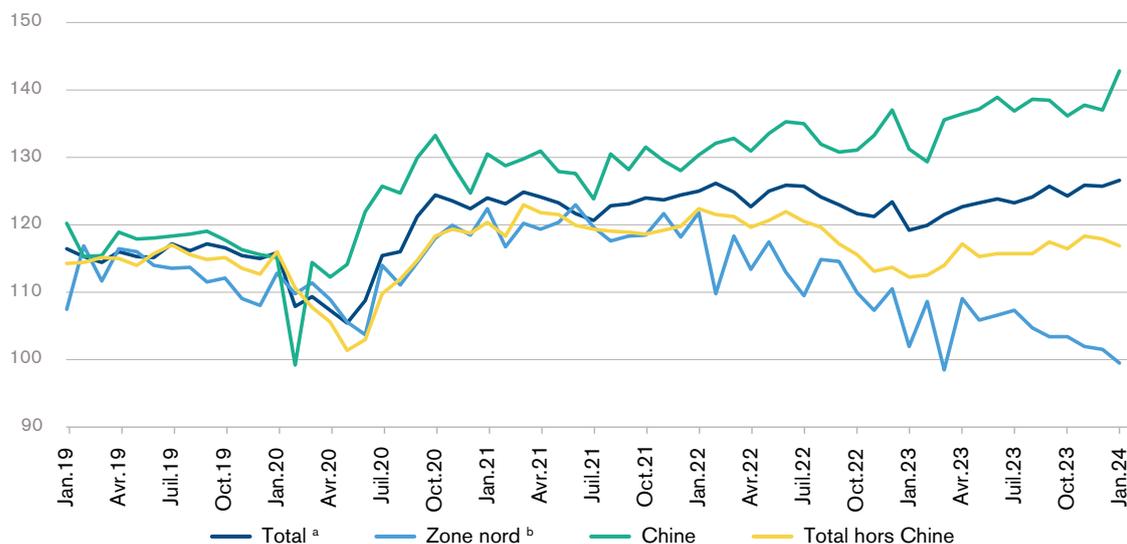
L'indice du débit total montre que le trafic mondial de conteneurs a augmenté lentement au cours des derniers mois, ce qui semble indiquer que les récentes attaques contre des navires en mer Rouge n'ont eu qu'un impact limité sur le commerce. Toutefois, l'augmentation simultanée du débit des ports chinois et la baisse du débit des ports européens en janvier pourraient être liées à des retards d'expédition (voir la section analytique ci-dessous pour une analyse plus détaillée de la crise en mer Rouge).

Relation entre le commerce et le PIB

Au fil du temps, le commerce des marchandises est devenu progressivement moins sensible aux fluctuations des revenus au niveau mondial, mais la relation semble s'être stabilisée ces dernières

Graphique 10 : Indice RWI/ISL du trafic mondial de conteneurs, janvier 2019-mars 2024

Indice corrigé des variations saisonnières, 2015 = 100



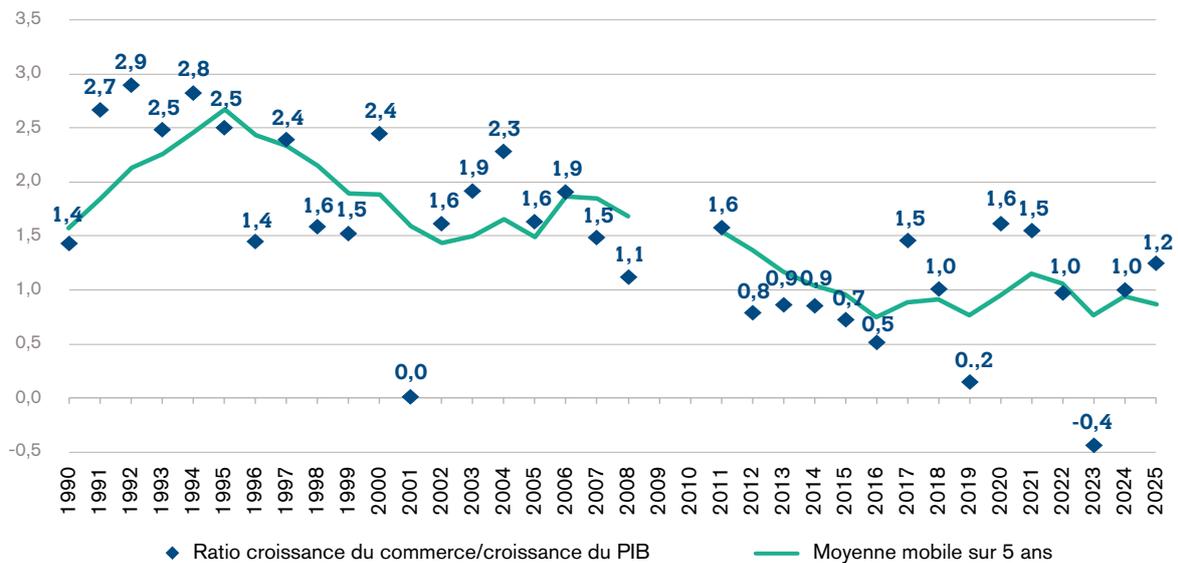
a Sur la base des données sur le trafic de 92 ports représentant environ 64% du trafic mondial de conteneurs.

b Résume le trafic des ports du Havre, de Zeebrugge, d'Anvers, de Rotterdam, de Brême/Bremerhaven et de Hambourg.

Source : RWI – Institut de recherche économique de Leibniz et Institut d'économie maritime et de logistique (ISL).

Graphique 11 : Relation entre la croissance du commerce des marchandises et la croissance du PIB

Ratio en termes réels



Note : Le PIB réel est pondéré aux taux de change du marché. Le commerce des marchandises est exprimé en volume (réel).

Source : OMC pour le commerce, estimations consensuelles pour le PIB.

années. Le volume du commerce des marchandises a augmenté plus de deux fois plus vite que le PIB mondial réel dans les années 1990, et 1,5 fois plus vite au début des années 2000.

Mais depuis 2010, le commerce et le PIB ont progressé à peu près au même rythme en moyenne, malgré de nombreux chocs économiques. C'est ce qu'illustre le graphique 11, qui montre le ratio entre la croissance du volume du commerce mondial des marchandises et la croissance du PIB mondial aux taux de change du marché depuis 1990, à l'exclusion de l'effondrement du commerce et du rebond de 2009-2010 qui ont suivi la crise financière mondiale. Ce ratio est passé de 2,3 pour 1 dans les années 1990 à 1,5 pour 1 dans les années 2000. Depuis 2010, il a encore baissé pour s'établir à 0,9 pour 1 en moyenne, les fluctuations devenant plus marquées les dernières années. Sur la base d'une moyenne mobile sur cinq ans, la croissance du commerce a été la plus faible par rapport à la croissance du PIB en 2016, mais elle s'est renforcée à la suite de la pandémie de COVID-19. La contraction des échanges en 2023 a fait baisser le ratio moyen sur cinq ans, mais si les prévisions de l'OMC se confirment, il remontera à 0,94 pour 1 en 2024.

Risques qui pèsent sur les perspectives

L'environnement commercial défavorable qui a prévalu en 2023 devrait s'améliorer quelque peu cette année et l'année suivante, ce qui relancera les échanges de marchandises en 2024 et 2025. Toutefois, les tensions géopolitiques et l'incertitude politique pourraient limiter la portée d'un éventuel rebond des échanges. Alors que la croissance des exportations devrait s'améliorer dans de nombreuses économies avec la reprise de la demande extérieure de biens, les prix des denrées alimentaires et de l'énergie pourraient à nouveau connaître des pics liés à des événements géopolitiques. Le choix d'un rythme approprié de réduction des taux d'intérêt sera également difficile pour les banques centrales des économies avancées, et toute erreur d'appréciation pourrait se traduire par une volatilité financière plus tard en 2024. Dans l'ensemble, les risques sont orientés à la baisse, bien qu'il existe un certain potentiel de hausse si le commerce dans l'Union européenne se redresse plus rapidement que prévu.

La reprise du commerce pourrait être contrariée par l'augmentation des coûts du commerce et l'incertitude des relations internationales. La

résilience du commerce mondial est mise à l'épreuve par des perturbations sur deux des principales routes maritimes du monde : le canal de Panama et le canal de Suez.

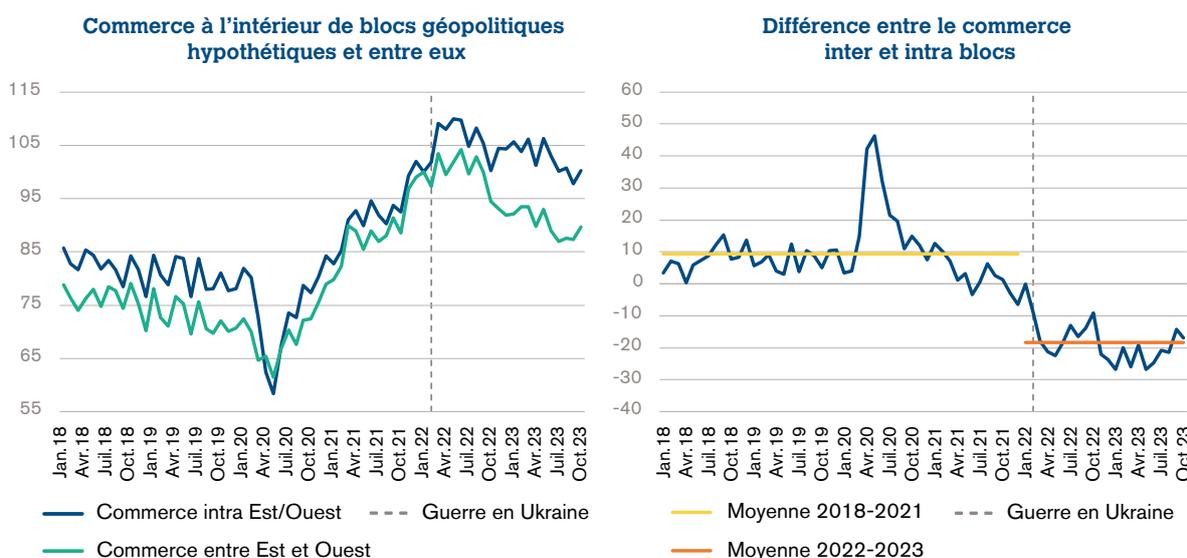
Le canal de Panama traite 6 % du commerce mondial, avec plus de 70 % du trafic à destination ou en provenance des États-Unis. Il fonctionne actuellement à capacité réduite en raison de pénuries d'eau douce, et les restrictions risquent de durer encore un certain temps. Le canal de Suez, quant à lui, traite environ 12 % du commerce mondial et à peu près un tiers du transport de conteneurs entre l'Asie et l'Europe. Le détournement du trafic par le cap de Bonne-Espérance pour éviter la mer Rouge a ajouté environ 10 jours aux trajets Asie-Europe et fait grimper les coûts de carburant. Bien que les coûts du transport maritime mondial aient retrouvé leur niveau d'avant la pandémie au milieu de l'année dernière, les tarifs du transport maritime par conteneurs sont repartis à la hausse.

L'OMC a observé des signes préliminaires de fragmentation des flux commerciaux, les exportations et les importations se réorientant en fonction de la situation géopolitique. Parallèlement, l'incertitude en matière de politique commerciale s'est accrue.

Le graphique 12 illustre ces tendances. Depuis le début de la guerre en Ukraine, le commerce entre des blocs hypothétiques composés d'économies ayant des opinions politiques similaires (sur la base des tendances des votes à l'Assemblée générale des Nations Unies, étiquetés Est et Ouest) a enregistré une croissance 4 % plus lente que le commerce à l'intérieur de ces blocs. Toutefois, jusqu'à présent, les données n'indiquent aucune tendance à la régionalisation ou à la relocalisation du commerce.

Les investissements étrangers directs (IED) s'orientent également de plus en plus vers des économies perçues comme amicales. Selon le FMI, les flux d'IED à destination et en provenance des économies émergentes et en développement sont nettement plus faibles pour les partenaires plus éloignés géographiquement. Cette sensibilité à la distance géopolitique a augmenté en 2018-2021 par rapport à 2009-2018 et est particulièrement prononcée dans les secteurs stratégiques tels que les semi-conducteurs, les équipements de télécommunications, les équipements nécessaires à la transition verte, les ingrédients pharmaceutiques et les minéraux critiques.

Graphique 12 : Commerce à l'intérieur de blocs géopolitiques hypothétiques et entre eux (à gauche) et différence entre le commerce inter et intra blocs (à droite)



Note : Séries désaisonnalisées. Non compris la Fédération de Russie, le Belarus et l'Ukraine. Série de gauche indexée à 100 en janvier 2022. Série de droite indexée à 0 en janvier 2022.

Source : Blanga-Gubbay et Rubinová (2023).

Commerce en valeur

a. Commerce des marchandises

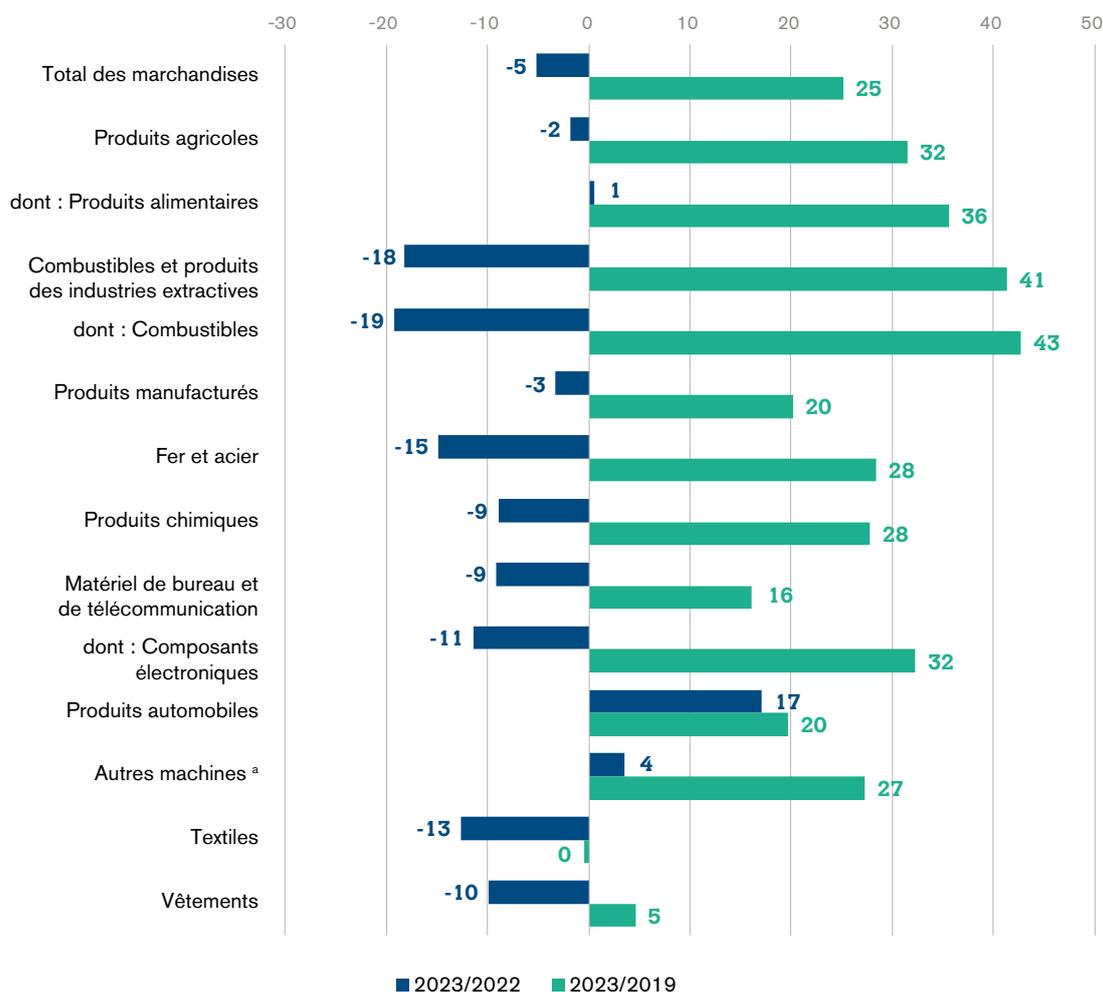
En 2023, la valeur du commerce mondial des marchandises mesurée par les exportations a diminué de 5 % en dollars EU courants, s'établissant à 23 780 milliards de dollars EU (voir le graphique 13). Cette diminution tient à une combinaison de facteurs, parmi lesquels la contraction du volume des échanges, la baisse des prix des produits primaires et les fluctuations des taux de change. Elle n'a cependant pas été suffisante pour effacer les gains importants enregistrés par rapport à la période antérieure à la pandémie, puisque le commerce total des marchandises en 2023 était supérieur de 25 % par rapport à 2019.

L'an dernier, le dollar EU s'est apprécié de 5,2 % par rapport au yuan chinois et de 6,9 % par rapport au yen japonais, mais il a reculé de 2,6 % par rapport à l'euro. Une appréciation générale du dollar tend à réduire la valeur du commerce mondial mesurée en dollars, alors qu'une dépréciation générale tend à l'augmenter. Selon la Banque des règlements internationaux (BRI), le dollar est resté très stable l'an dernier, puisqu'il n'a augmenté que de 0,5 % en termes effectifs réels par rapport à un large panier de monnaies. Cela tend à montrer que la baisse mesurée des exportations a surtout été due à la diminution des volumes d'échanges et à celle des prix des produits primaires.

En 2023, le commerce mondial a régressé dans la plupart des catégories de produits, à part quelques exceptions notables (voir le graphique 13). Le

Graphique 13 : Croissance en glissement annuel du commerce des marchandises par produit

Variation en % des valeurs en \$EU



a Inclut les machines et appareils électriques, les machines et appareils non électriques et le matériel de production d'électricité.

Source : OMC pour le commerce total et estimations du Secrétariat pour les produits.

commerce des produits alimentaires a progressé de 1 %, après une hausse de 12 % en 2022. En revanche, le commerce des combustibles a chuté de 19 %, après une envolée de 61 % en 2022.

L'an dernier, le commerce des produits manufacturés s'est légèrement contracté (-3 %), avec une baisse plus marquée pour les produits à forte intensité énergétique tels que le fer et l'acier (-15 %). Les échanges de matériel de bureau et de télécommunication ont aussi enregistré une baisse sensible (-9 %), de même que les composants électroniques (-11 %). Le commerce des « autres machines », qui comprend les biens d'équipement et certains biens de consommation durables, a légèrement progressé (4 %). La seule catégorie qui a bénéficié d'une forte croissance en valeur est celle des produits automobiles, qui ont bondi de 17 % grâce à l'essor des exportations chinoises.

Malgré des baisses en glissement annuel, la valeur en dollars du commerce de la plupart des catégories de produits était largement plus élevée en 2023 qu'avant la pandémie. Les produits agricoles, par exemple, affichaient une hausse de 32 %, les combustibles et les produits des industries extractives une hausse de 41 %, et les produits manufacturés une hausse de 20 %.

Évolution du commerce bilatéral

En 2023, le commerce bilatéral des grandes économies a connu quelques évolutions notables, qui correspondent à des changements dans la structure de la demande et à une fragmentation possible des chaînes d'approvisionnement

La Chine est restée le plus gros fournisseur extérieur de marchandises de l'Union européenne, bien que la valeur en dollars du commerce bilatéral ait chuté de 15 %. La dépréciation du yuan a peut-être contribué à cette chute, mais elle ne l'explique pas entièrement. Les importations européennes en provenance de Chine ont fortement baissé dans la plupart des catégories de produits, sauf les véhicules, où la hausse a été de 9 %. Les plus fortes baisses ont touché les machines (-18 %), les articles en fer et en acier (-24 %), les produits chimiques organiques (-39 %), les matières plastiques (-21 %) et les meubles (-26 %), pour n'en citer que quelques-unes. Les importations européennes de machines électriques en

provenance de Chine ont reculé de 6 %, mais celles en provenance des autres économies ont augmenté, de sorte que les importations globales hors UE ont diminué de 2 % à 3 %.

Les importations de marchandises des États-Unis ont baissé de 6 % en 2023, mais les importations en provenance de Chine ont chuté de 22 %, en partie à cause de l'appréciation générale du dollar. Les importations des États-Unis en provenance de la plupart de leurs partenaires commerciaux ont aussi baissé, à part quelques exceptions notables dont l'Union européenne (4 %), le Mexique (5 %) et Singapour (27 %). En 2023, le Mexique a été le plus gros fournisseur de marchandises des États-Unis, ou le deuxième si l'on considère l'Union européenne comme une seule entité.

Les importations des États-Unis en provenance de Chine ont baissé dans de nombreuses catégories de produits, parmi lesquelles le matériel de télécommunication (-14 %) et les machines de traitement de données (-29 %). Les batteries électriques ont constitué une exception, affichant une hausse de 45 %. Les importations de véhicules destinés au transport des personnes ont augmenté en provenance de la plupart des fournisseurs, dont le Mexique (16 %), le Canada (29 %), l'UE (21 %), le Japon (12 %) et la République de Corée (29 %). La plupart des véhicules importés avaient des moteurs thermiques ou hybrides, la part des véhicules entièrement électriques atteignant à peine 9 %. Les principaux fournisseurs de véhicules électriques aux États-Unis ont été l'Union européenne (42 %), la République de Corée (23 %), le Mexique (20 %), le Japon (11 %) et la Chine (2 %).

En 2023, les importations totales de marchandises de la Chine ont diminué de 6 % en dollars. Les importations en provenance du Moyen-Orient ont chuté de 16 %, ce qui correspond à la baisse des prix de l'énergie. Les importations en provenance des partenaires commerciaux asiatiques ont reculé de 8 %, y compris une baisse de 15 % des importations en provenance du Taipei chinois. Malgré cette baisse, le Taipei chinois est resté le plus gros fournisseur de la Chine (si l'on compte séparément les pays de l'UE). Du côté des exportations, les expéditions chinoises vers les États-Unis ont régressé de 13 % en 2023. Les États-Unis sont restés la principale destination des exportations chinoises si l'on compte séparément

les pays de l'UE, ou la deuxième si les pays de l'UE sont considérés comme un marché unique.

Commerce des pays les moins avancés

L'effet du ralentissement des échanges en 2023 sur les pays les moins avancés (PMA) est préoccupant, car ces pays ont des ressources limitées pour faire face aux chocs économiques mondiaux. Le recul de leurs exportations de marchandises a été conforme à la baisse mondiale, mais la contraction de leurs importations a été plus forte, ce qui a limité leurs possibilités de consommation.

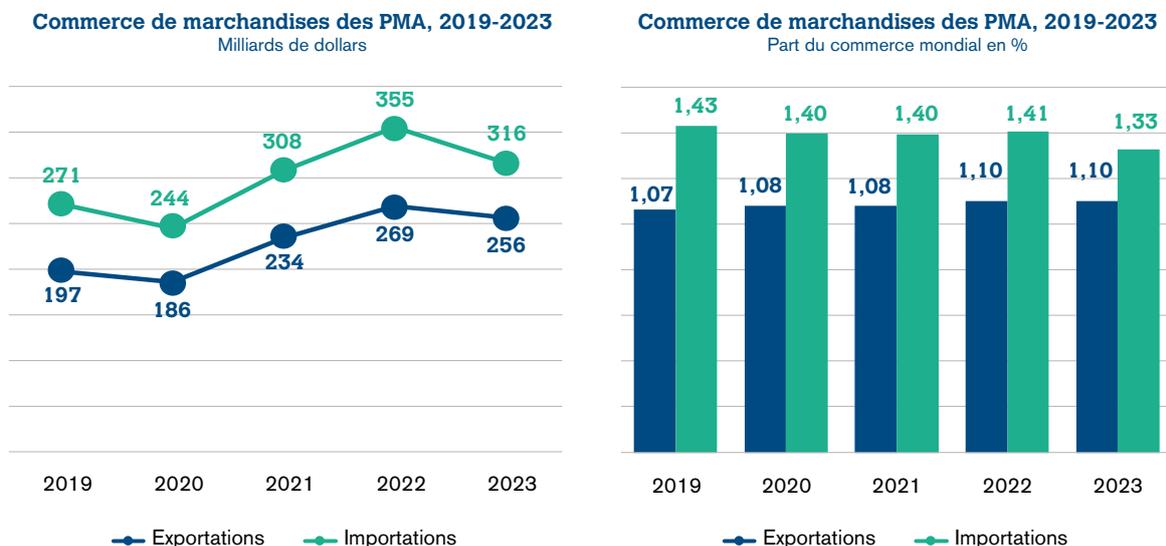
Les exportations de marchandises des PMA ont régressé de 269 milliards de dollars EU en 2022 à 256 milliards de dollars EU en 2023, soit une variation de -4,6 %. Cette variation était du même ordre que celle du niveau mondial, de sorte que la part des PMA dans les exportations mondiales est restée stable à 1,1 %. En revanche, les importations de marchandises des PMA ont reculé de 355 milliards de dollars EU en 2022 à 316 milliards de dollars EU en 2023. Cette baisse de 11,0 % était approximativement deux fois plus élevée que celle des importations mondiales, de sorte que la part des PMA dans les importations mondiales a été ramenée de 1,4 % en 2022 à 1,3 % en 2023 (voir le graphique 14).

Comme les importations de marchandises des PMA ont plus baissé que leurs exportations, le déficit global du commerce des marchandises de ces pays a été ramené de 87 milliards de dollars EU en 2022 à 60 milliards de dollars EU en 2023. Les PMA exportateurs de pétrole ont enregistré de larges excédents en 2022 (24 milliards de dollars EU) et en 2023 (14 milliards de dollars EU). Les autres PMA ont affiché l'an dernier des déficits commerciaux allant de 36 milliards de dollars EU pour les pays qui exportent surtout des produits agricoles à 4 milliards de dollars EU pour ceux qui exportent surtout des minéraux non combustibles (voir le graphique 15).

Selon les estimations préliminaires de l'OMC pour 2023, la valeur en dollars EU des exportations de combustibles et de produits miniers des PMA a chuté de 16,5 % en 2023. Leurs exportations de produits agricoles ont reculé de 8,7 %, tandis que les expéditions de produits manufacturés ont enregistré une baisse de 12,6 %. Les exportations d'autres produits (y compris l'or non monétaire) ont progressé de 4,0 %. Ces évolutions en valeur ont été influencées par des variations de prix correspondantes (par exemple, la hausse de 8 % des prix de l'or) ainsi que par l'évolution des volumes d'échanges (voir le graphique 16).

Graphique 14 : Commerce de marchandises des PMA, 2019-2023

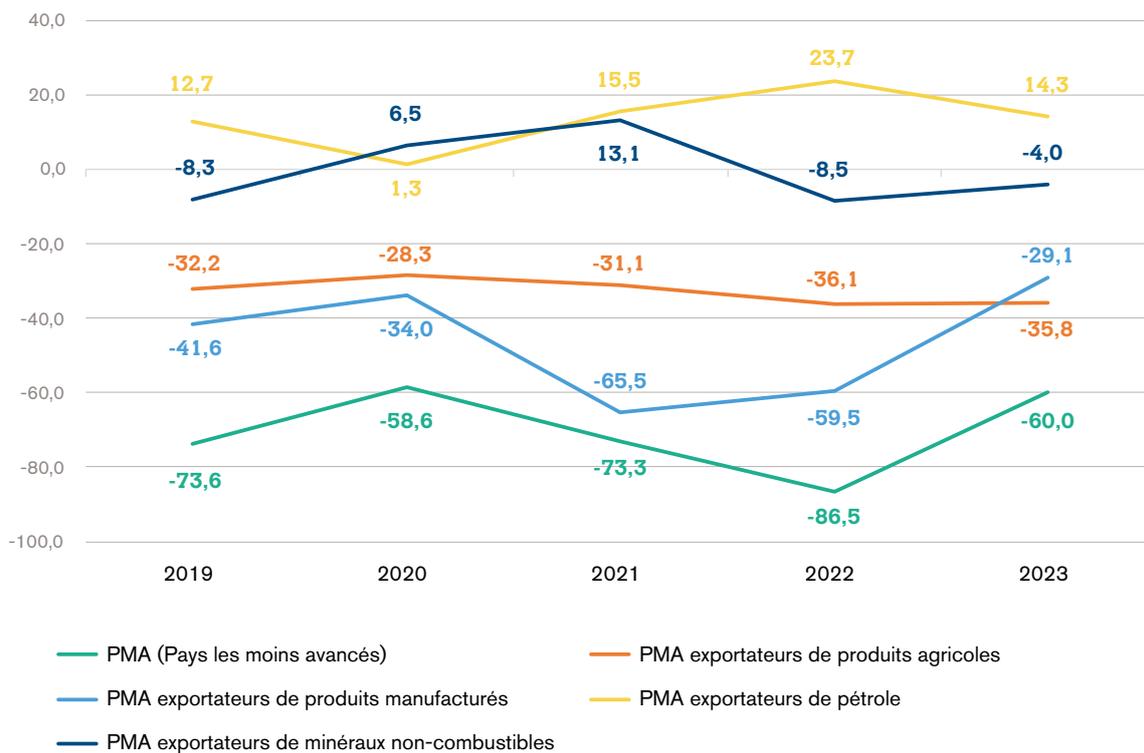
Milliards de \$EU et parts en pourcentage



Source : Estimations OMC-CNUCED.

Graphique 15 : Balances du commerce des marchandises des PMA, 2019-2023

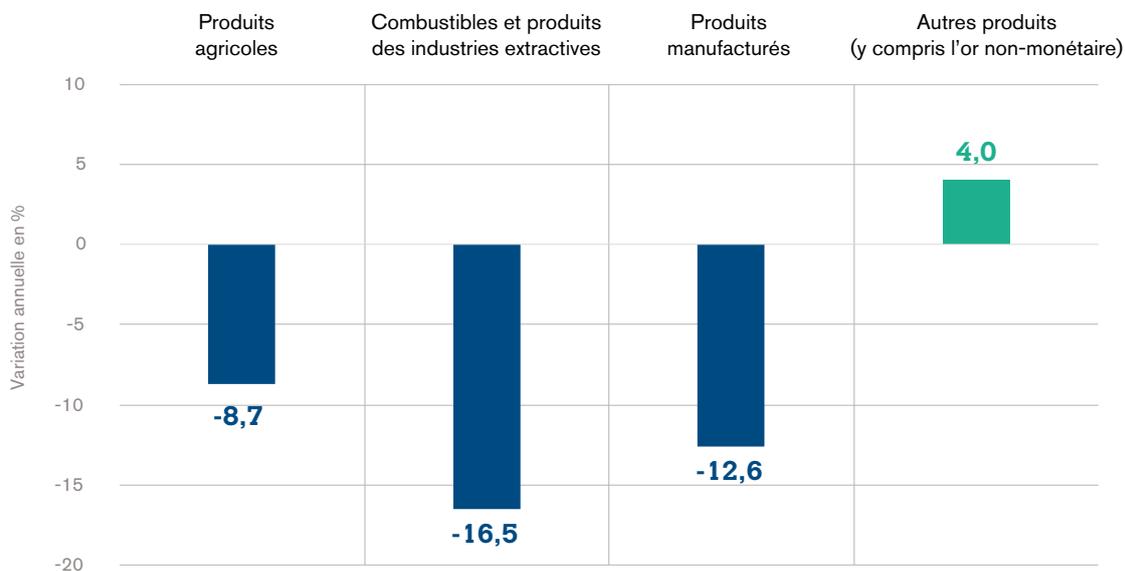
Milliards de \$EU



Source : OMC-CNUCED.

Graphique 16 : Exportations de marchandises des PMA par grand groupe de produits, 2023

Variation en %



Source : Estimations de l'OMC d'après les données d'importation communiquées par 114 économies (Trade Data Monitor).

b. Commerce des services commerciaux

En 2023, le commerce des services commerciaux s'est élevé à 7 540 milliards de dollars EU, soit une hausse de 9 % en glissement annuel (voir le graphique 17). La croissance a été forte malgré le fait que les services de transport ont reculé de 8 % à 1 500 milliards de dollars EU. Le transport représentait près du quart du commerce mondial des services en 2022. En Asie, les exportations de services de transport ont chuté de 25 %, le recul le plus marqué ayant été celui de la Chine (-40 %). L'Europe a aussi enregistré une contraction de 8 %. La croissance négative des services de transport en 2023 traduit la baisse des tarifs, qui sont revenus à leur niveau d'avant la pandémie.

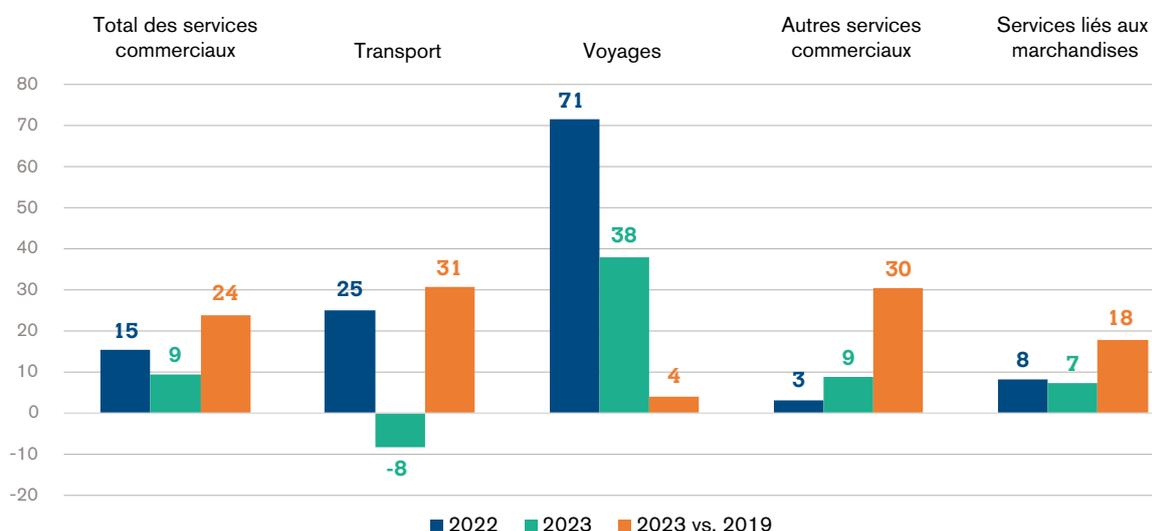
Les attaques contre les navires de transport en mer Rouge qui ont débuté en novembre de l'an dernier ont inversé la tendance à la baisse des tarifs. Avec le déroutement des navires, le prix de transport des conteneurs de 40 pieds entre l'Asie et la Méditerranée a culminé à près de 6 800 dollars EU mi-janvier, soit 176 % de plus qu'en janvier 2019. Il était revenu à 5 300 dollars EU au cours de la semaine se terminant le 28 mars. Le prix mondial du marché au comptant pour les conteneurs a suivi la même tendance, avoisinant les 3 400 dollars EU en janvier et février, puis revenant à 2 725 dollars EU fin mars (source : Freightos).

Les tarifs de transport peuvent enregistrer de fortes hausses lorsque les chaînes d'approvisionnement sont perturbées. L'effondrement du pont dans le port de Baltimore aux États-Unis a créé des goulets d'étranglement temporaires dans d'autres ports et pourrait entraîner des pressions à la hausse des tarifs sur certaines routes. Toutefois, l'incidence des perturbations récentes sur les tarifs de transport est modérée par rapport aux niveaux records enregistrés durant la pandémie de COVID-19. En février, les exportations chinoises de services de transport étaient inférieures de 5 % à ce qu'elles étaient un an auparavant, en raison de la faiblesse de la demande.

En revanche, le contexte économique défavorable et les tensions géopolitiques n'ont pas eu d'effet sur les dépenses de voyage des consommateurs. Le transport international de voyageurs, secteur ravagé par la pandémie, a poursuivi son redressement en 2023, les compagnies aériennes renouant avec la rentabilité. L'Amérique du Nord a affiché une hausse de 7 % des exportations de transport de voyageurs, le transport aérien de voyageurs ayant augmenté de 30 % aux États-Unis. Avant la pandémie, ce secteur représentait 44 % des exportations de services de transport du pays. En 2023, selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), la connectivité aérienne internationale – fréquence des vols à l'échelle mondiale – a atteint 94 % de son niveau d'avant à la pandémie.

Graphique 17 : Croissance en glissement annuel du commerce mondial des services commerciaux, 2022-2023

Variation annuelle en %



Note : Moyenne des exportations et des importations.

Source : Estimations OMC-CNUCED.

Il est probable que le redressement du transport de voyageurs s'accéléra en 2024 en raison des Jeux olympiques et du Championnat d'Europe de football de l'UEFA, qui auront lieu en Europe durant l'été, ainsi que de l'assouplissement des prescriptions en matière de visa décidé par diverses économies pour encourager les voyages à l'étranger. Le transport ferroviaire de voyageurs devrait aussi progresser, notamment en Europe, car les préoccupations écologiques grandissent au sujet des autres formes de transport.

Toutefois, même le résultat record attendu en 2024 pour le transport aérien de voyageurs ne suffira pas pour compenser l'évolution négative du transport maritime. Avant la pandémie, le transport de voyageurs par l'ensemble des modes ne représentait que le quart du commerce mondial des services de transport. Plus de 60 % de ce commerce concerne le transport maritime, essentiellement par la mer. Les services logistiques dans les ports et les aéroports tels que la manutention et l'entreposage des marchandises représentent une part supplémentaire de 15 %. Les services de transport suivent de très près l'évolution du commerce mondial des marchandises. Avec la faiblesse de la demande mondiale et la surcapacité en conteneurs, les hausses des tarifs de transport devraient être modérées, freinant la croissance globale du commerce des services de transport en 2024.

Le recul de l'inflation devrait être bénéfique pour le tourisme en 2024. Avant la pandémie, les dépenses des voyageurs dans les économies étrangères pour le logement, la nourriture, les loisirs et les services tels que l'éducation représentaient près du quart du commerce des services. En 2023, elles se sont élevées à 1 510 milliards de dollars EU, en hausse de 38 % par rapport à l'année précédente et de 4 % par rapport à 2019. L'Europe et le Moyen-Orient ont déjà dépassé les niveaux d'exportation et d'importation antérieurs à la pandémie, tandis que l'Afrique a enregistré un redressement complet de ses exportations de services de voyage (+5 % par rapport à 2019).

Malgré une remarquable croissance de rattrapage en 2023, les exportations et importations de services de voyage de l'Asie sont restées atones, avec respectivement -17 % et -13 % par rapport aux niveaux antérieurs à la pandémie. Le tourisme

émetteur de la Chine, qui était le plus gros consommateur de voyages dans le monde avant la pandémie, a été entravé par un confinement prolongé, par des connexions aériennes limitées et par des délais administratifs. La reprise s'est amorcée au second semestre de 2023, culminant avec les vacances du Festival de printemps en 2024, au cours desquelles les voyages à l'étranger ont retrouvé à peu près leur niveau de 2019. Pour encourager les arrivées étrangères et favoriser la reprise, la Chine a instauré récemment un régime d'exemption de visa pour certaines économies, qui a déjà entraîné une augmentation des entrées de touristes au cours des deux premiers mois de 2024.

Les autres services commerciaux ont renoué avec la croissance en 2023, affichant une hausse de 9 %. Les résultats en demi-teinte de l'année précédente étaient dus en grande partie à la volatilité des taux de change sur les marchés des principaux pays commerçants, notamment pour l'euro et la livre britannique. Les services financiers, très touchés en 2022, ont enregistré une hausse de 8 % en 2023, la croissance ayant été plus forte dans l'Union européenne avec 10 %.

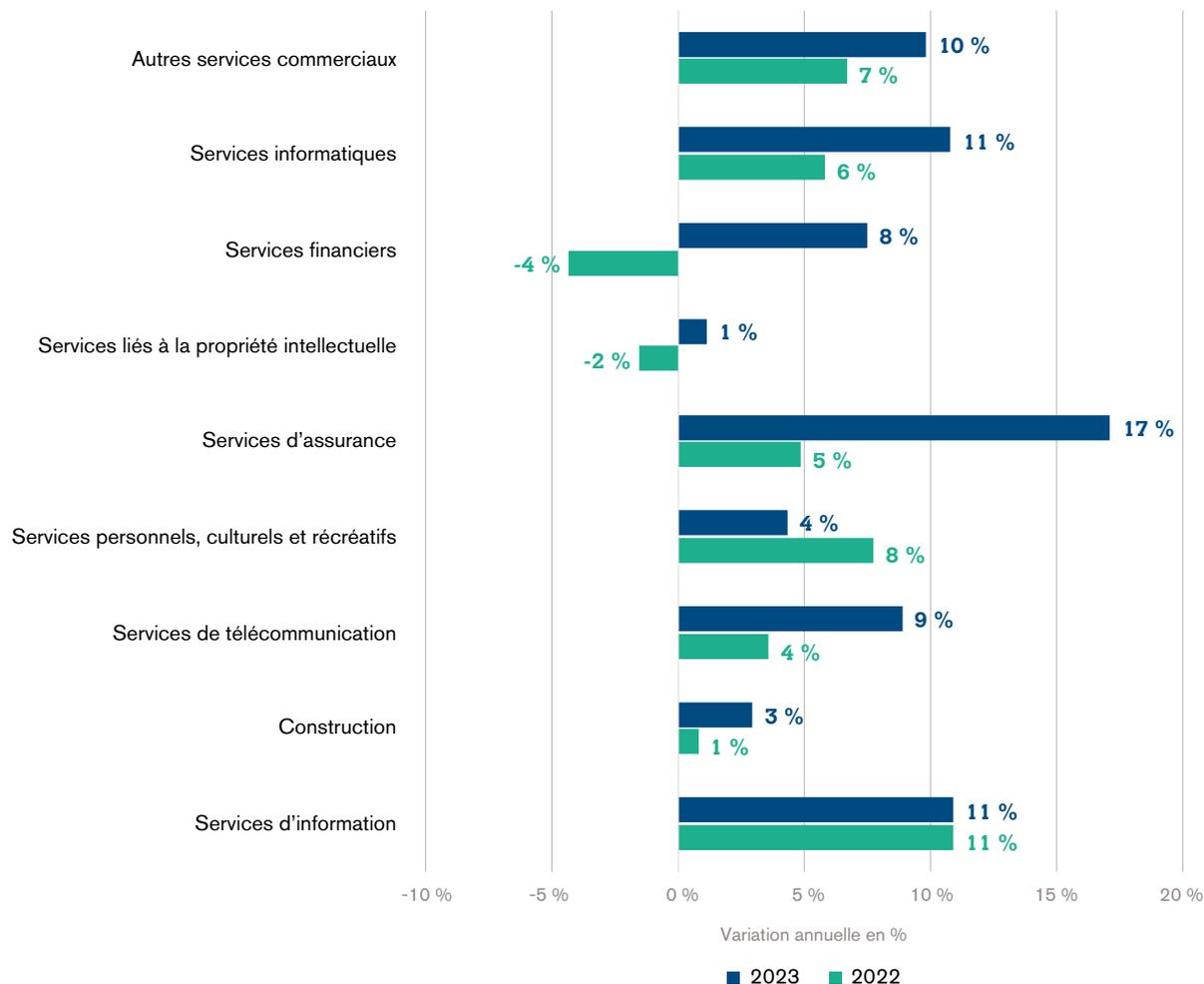
Les autres services aux entreprises, catégorie principale comprenant un large éventail de services professionnels et de services aux entreprises, la recherche-développement et les services techniques et scientifiques, ont enregistré une croissance de 10 % (voir le graphique 18). Le marché européen a été très dynamique (+13 %), mais la croissance a ralenti en Amérique du Nord à 3 % en glissement annuel, après deux années de hausse à deux chiffres.

Les services d'assurance sont ceux qui ont le plus progressé en 2023, avec une hausse de 17 %, les exportations ayant augmenté de 26 % pour l'Union européenne, de 29 % pour le Royaume-Uni et de 21 % pour la Suisse. Cette forte croissance tient à un environnement actuel aléatoire, surtout pour les entreprises, dû aux tensions géopolitiques, aux risques sanitaires, aux perturbations des chaînes d'approvisionnement et à un nombre croissant de catastrophes naturelles liées au changement climatique. Tous ces facteurs entraînent une augmentation des primes.

Les principaux sous-secteurs des autres services commerciaux ont tous enregistré une croissance

Graphique 18 : Croissance des exportations d'autres services commerciaux par principaux sous-secteurs, 2022-2023

Variation annuelle en %



Note : Les secteurs sont classés selon leur part relative dans le commerce des services.

Source : Estimations de l'OMC.

en 2023. Toutefois, la construction ne s'est pas encore remise des effets de la pandémie. En raison des pénuries de main-d'œuvre et du coût élevé des matériaux qui ne sont pas facilement remplaçables, comme l'acier, des projets ont été annulés ou retardés ces dernières années. Les exportations mondiales de services de construction n'ont progressé que de 3 % en 2023 et sont restées inférieures de 5 % aux niveaux de 2019, la croissance ayant été négative en Asie et en Europe.

Les services liés aux technologies de l'information et de la communication (TIC) ont continué de gagner du terrain dans le commerce global des services, grâce à la demande cumulée de logiciels, de services en nuage, d'apprentissage automatique et de cybersécurité ainsi qu'à l'augmentation du

trafic Internet mondial. Les services informatiques ont progressé de 11 % en 2023, et la croissance s'est accélérée dans toutes les régions. Plusieurs économies, aussi bien avancées qu'émergentes, ont affiché une croissance de plus de 20 % à 30 % en glissement annuel.

Le recours à l'intelligence artificielle (IA), y compris les modèles capables de créer des contenus tels que du texte, des images, de la musique ou même des vidéos, s'est rapidement développé en 2023. Ces technologies s'apprêtent à révolutionner divers aspects de l'économie, améliorant l'efficacité, l'innovation, les économies de coûts, les possibilités de personnalisation, la création d'emplois et la croissance économique, ce qui devrait encore stimuler le commerce des services fournis par voie numérique.

Services fournis par voie numérique

Selon les estimations de l'OMC, les exportations mondiales de services fournis par voie numérique ont atteint 4 250 milliards de dollars EU en 2023, soit une hausse de 9,0 % en glissement annuel, et elles représentent 13,8 % des exportations mondiales de marchandises et de services (voir le graphique 19).

En 2023, la valeur de ces services – échangés au travers des frontières par les réseaux informatiques et qui vont des services professionnels et de gestion jusqu'à la diffusion en continu de musique et de vidéos, en passant par les jeux en ligne et l'enseignement à distance – a dépassé de plus de 50 % les niveaux antérieurs à la pandémie.

Contrairement au commerce des marchandises, qui a baissé en 2003 au niveau mondial et dans toutes les régions, les exportations de services fournis par voie numérique ont poursuivi leur expansion. En Europe et en Asie, dont les parts respectives sont de 52,4 % et 23,8 %, elles ont progressé de 11 % et 9 % (voir le graphique 20). La croissance s'est accélérée en Afrique ainsi qu'en Amérique du Sud et centrale et dans les Caraïbes, dépassant la moyenne mondiale. Ces

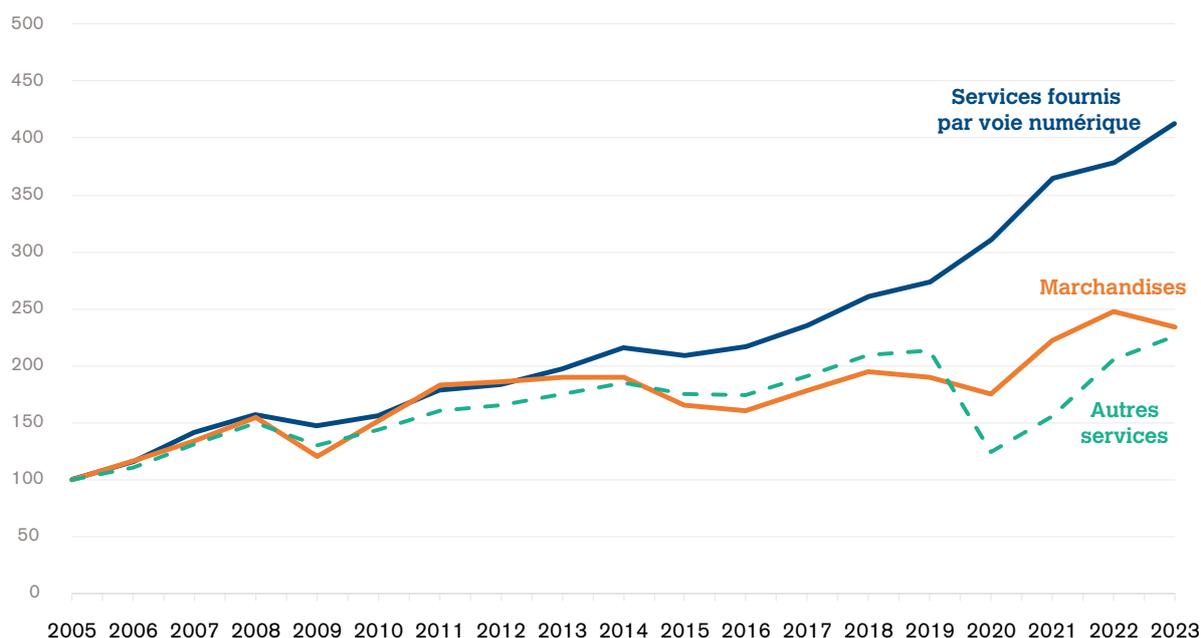
deux régions, qui ont représenté seulement 0,9 % et 1,6 % des exportations mondiales en 2023, tirent de plus en plus d'avantages du commerce des services fournis par voie numérique.

En 2023, les services aux entreprises, les services professionnels et les services techniques ont représenté 41,2 % des exportations mondiales de services fournis par voie numérique (voir le graphique 21), suivis par les services informatiques (20,5 %), les services financiers (16,0 %), les services liés à la propriété intellectuelle (10,9 %), les services d'assurance et de pension (5,2 %), les services de télécommunication (2,6 %), les services audiovisuels et autres services personnels, culturels et récréatifs (2,1 %) et les services d'information (1,5 %). Toutefois, la structure des services fournis par voie numérique varie beaucoup selon les régions et les économies (voir le graphique 22).

Le tableau 5 de l'appendice montre le classement des principaux exportateurs de services fournis par voie numérique. Des données complètes sur le commerce de ces services par secteur, par économie et par région peuvent être consultées sur le Global Services Trade Data Hub de l'OMC (www.wto.org/services_hub).

Graphique 19 : Exportations mondiales de services fournis par voie numérique, 2005-2023

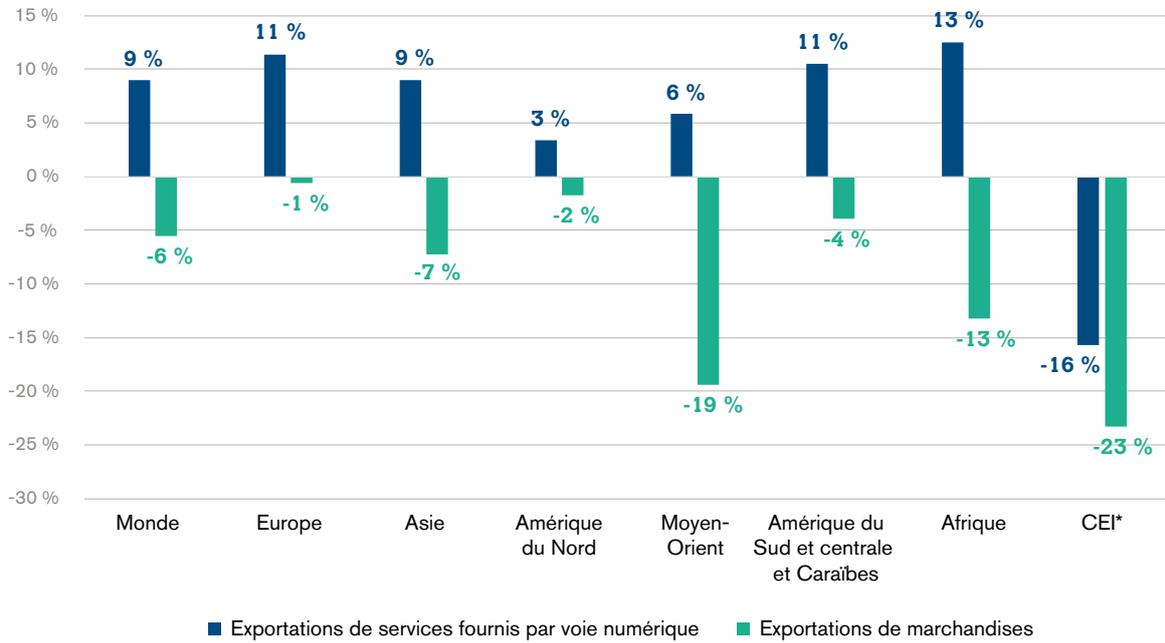
Indice 2005 = 100



Source : Estimations de l'OMC.

Graphique 20 : Croissance des exportations de services fournis par voie numérique et des exportations de marchandises par région, 2023

Variation annuelle en %



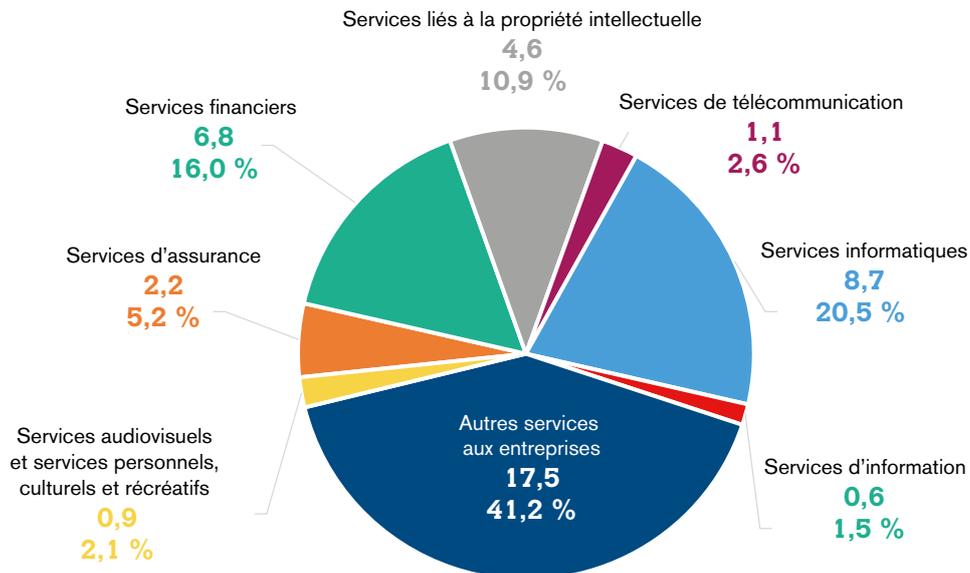
Note : Les régions sont classées selon leur part dans les exportations mondiales de services fournis par voie numérique.

* La Communauté d'États indépendants comprend certains membres associés et anciens membres.

Source : Estimations de l'OMC.

Graphique 21 : Structure des exportations mondiales de services fournis par voie numérique, 2023

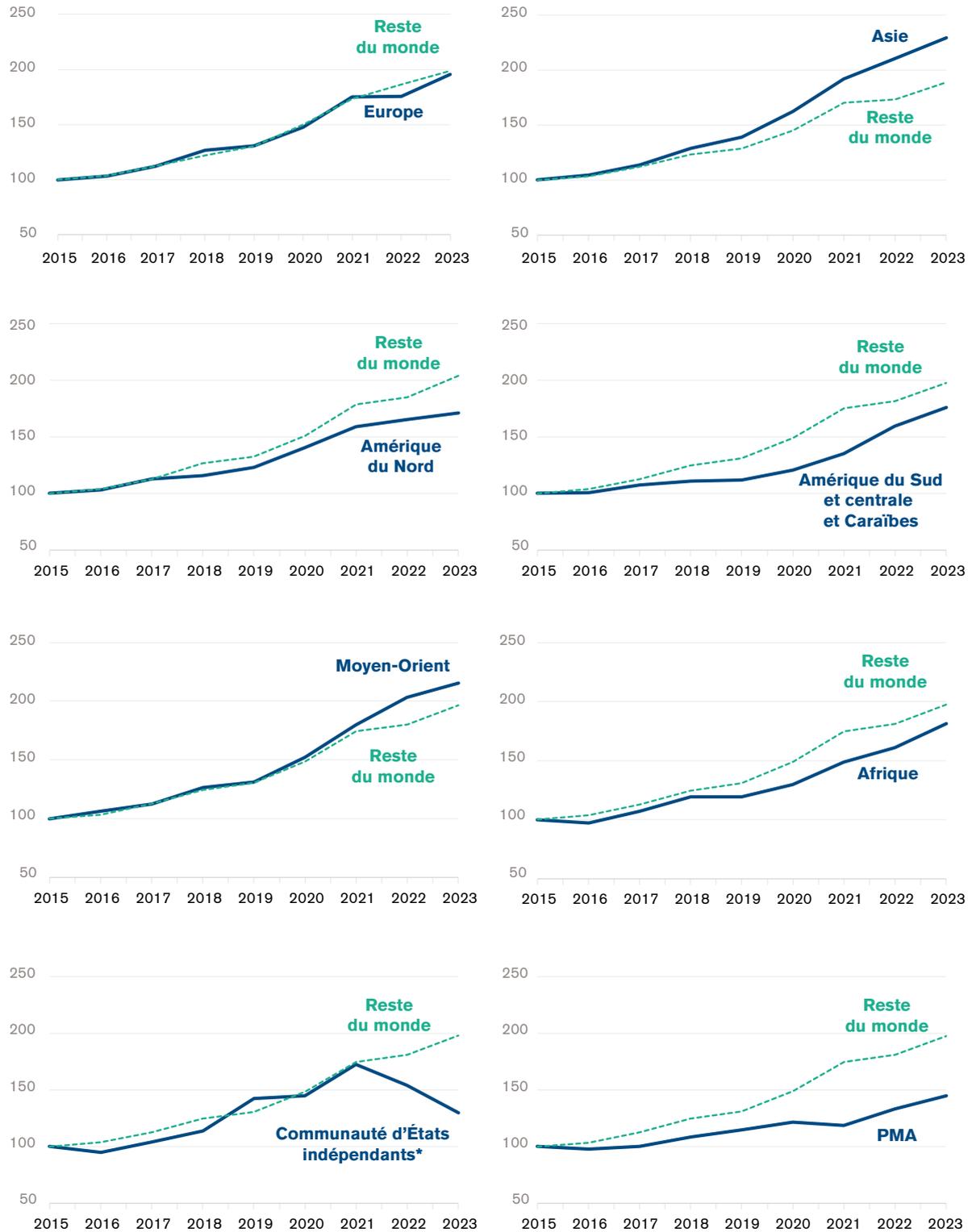
Milliards de \$EU et part en %



Source : Estimations de l'OMC.

Graphique 22 : Croissance des exportations de services fournis par voie numérique par région et pour certains groupes, 2015-2023

Indice 2015 = 100



* La Communauté d'États indépendants comprend certains membres associés et anciens membres.

Source : Estimations de l'OMC.

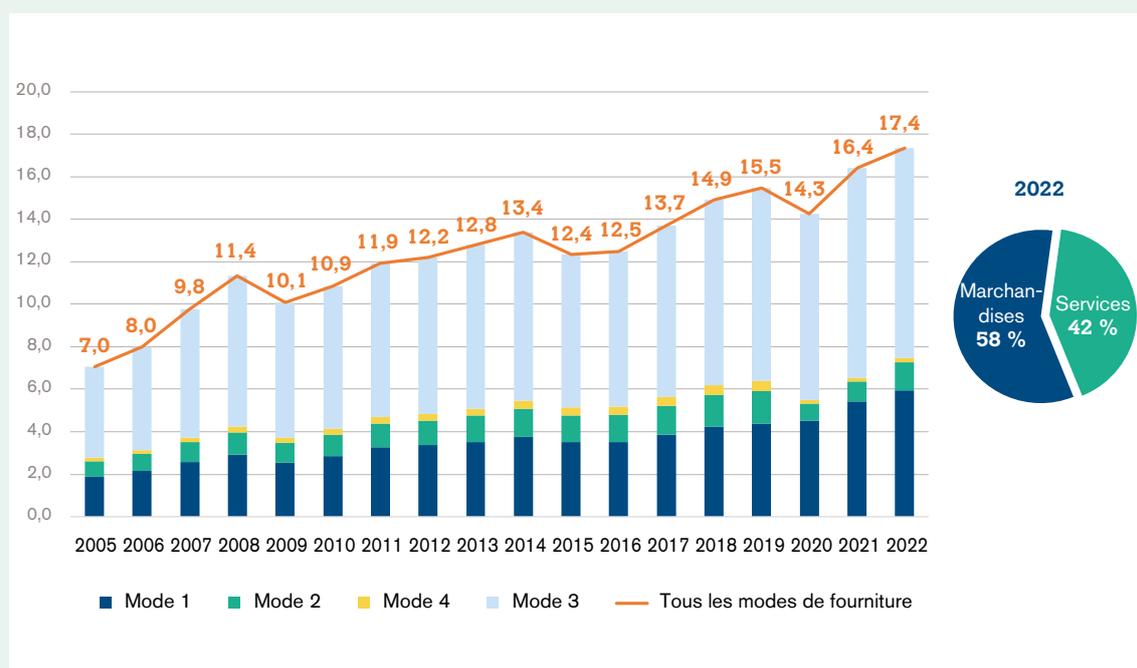
Encadré 2 : Les services y compris le mode 3 représentent 42% du commerce mondial

Les services jouent un rôle essentiel dans le commerce mondial. Selon les estimations de l'OMC, le commerce des services, y compris la présence d'une entreprise commerciale dans un pays étranger (mode 3 de l'AGCS), s'est élevé à 17 400 milliards de dollars EU en 2022 (voir le graphique 23). Cela représente 42 % du commerce mondial, soit 20 points de pourcentage de plus que les estimations traditionnelles.²

La fourniture de services aux consommateurs locaux par des succursales et des filiales à l'étranger (mode 3) est le mode prédominant de commerce international des services (voir le graphique 24). Toutefois, son importance relative n'a cessé de diminuer au fil des ans, de 60,6 % en moyenne en 2005 à 57,0 % en 2022. Les services financiers et d'assurance ainsi que les services de distribution constituent la plus grande part du commerce selon le mode 3. En 2022, ils ont représenté ensemble environ 46 % de tous les services fournis selon le mode 3, contre plus de 56 % en 2005.

Graphique 23 : Commerce mondial des services commerciaux par mode de fourniture, 2005-2022

Milliers de milliards de \$EU et part en % du commerce total des marchandises et des services



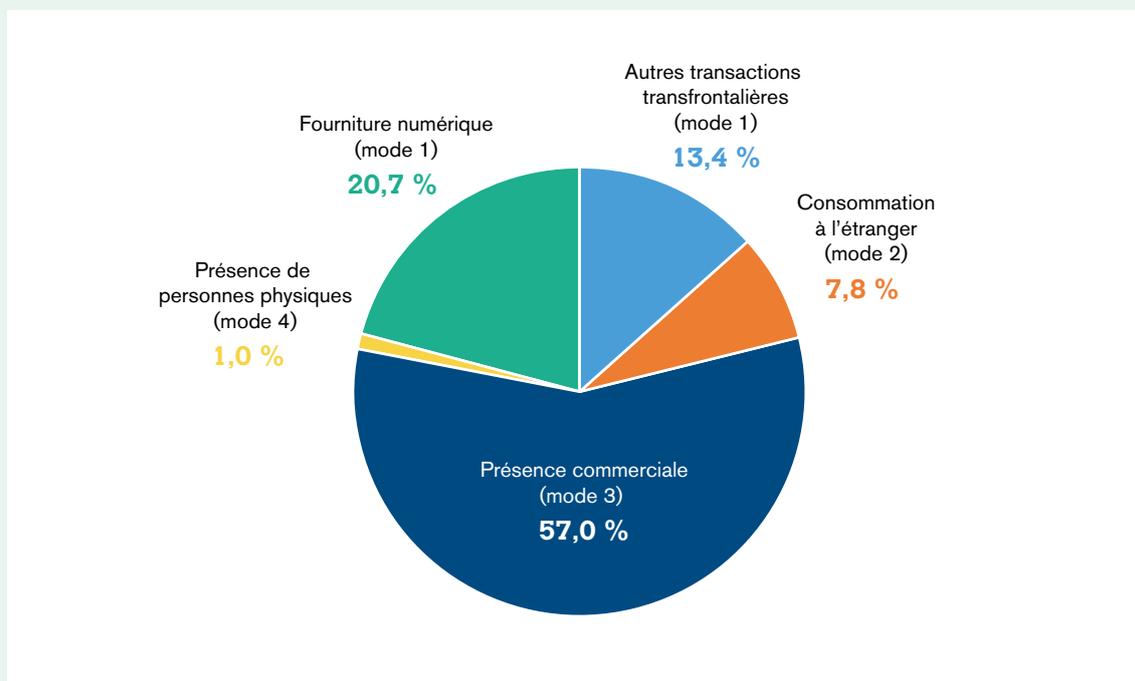
Note : Moyenne des exportations et des importations.

Source : Estimations de l'OMC.

2 La balance des paiements d'une économie donne des renseignements sur les transactions de services pour la fourniture transfrontières (mode 1), la consommation à l'étranger (mode 2) et la présence de personnes physiques (mode 4). Les statistiques du commerce des filiales étrangères (FATS) sont la source de données sur la fourniture locale de services au moyen d'une présence commerciale (mode 3). En combinant les deux ensembles de données, il est possible d'obtenir une mesure complète du commerce des services.

Graphique 24 : Structure du commerce mondial des services par mode de fourniture, 2022

Part en %



Source : Estimations de l'OMC.

La numérisation croissante des services, les restrictions à la mobilité transfrontières au cours de la pandémie de COVID-19 et les efforts transversaux déployés par les entreprises en raison d'une inflation élevée ont modifié la manière dont les services sont échangés au niveau international.

La part des transactions transfrontières (mode 1) a atteint 34,2 % en 2022, contre 26,6 % en 2005. Ces transactions touchent un large éventail de secteurs tels que les transports, les services professionnels et services aux entreprises, les services de distribution ou les services informatiques. La fourniture numérique par le moyen d'Internet, des applications, des courriels, des appels vocaux et vidéo et des plates-formes d'intermédiation numérique est le segment le plus dynamique du commerce des services transfrontières. Si l'on considère les quatre modes de fourniture, la part des services fournis par voie numérique est passée de 14,0 % en 2005 à 20,7 %.

En 2022, les services consommés dans d'autres économies (mode 2) ont représenté en moyenne 1 400 milliards de dollars EU, soit 7,8 % du commerce total des services, le tourisme assurant plus de la moitié de cette valeur. Les services fournis par la présence de personnel à l'étranger (mode 4) n'ont représenté que 200 milliards de dollars EU, soit 1,0 %, contre un niveau record de 3,1 % en 2019, avant la pandémie.

L'ensemble complet de données sur le commerce de ces services par mode de fourniture, par secteur, par économie et par région peut être consulté sur le Global Services Trade Data Hub de l'OMC (www.wto.org/services_hub).

Chaînes de valeur mondiales et fragmentation manifeste

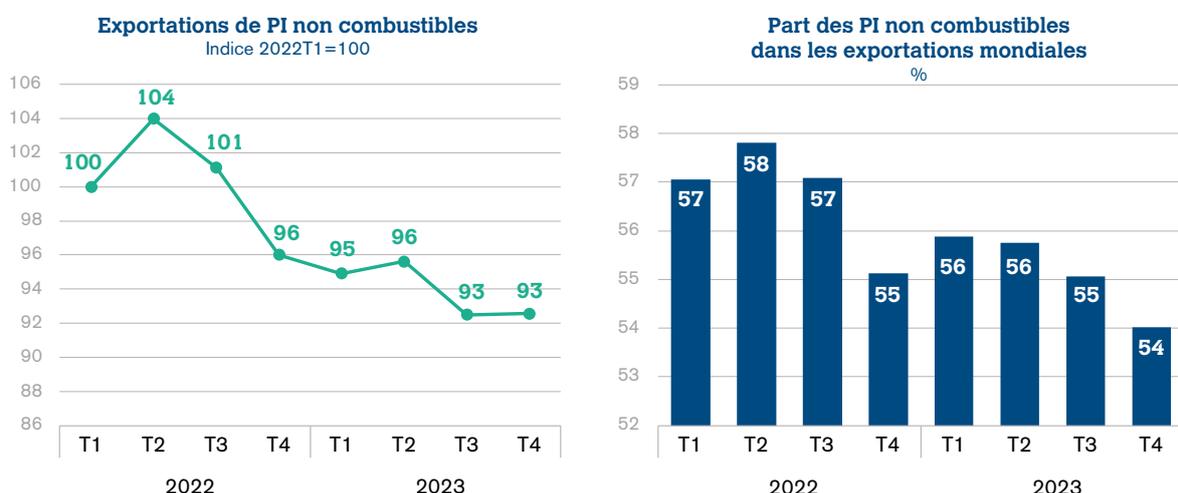
L'économie mondiale a subi plusieurs chocs économiques au cours des dernières années, parallèlement à l'aggravation des tensions géopolitiques. En réponse à ces préoccupations et à d'autres, certains gouvernements sont devenus plus sceptiques quant aux avantages du commerce et ont pris des mesures pour relocaliser la production et réorienter les échanges vers les pays amis. Ces actions ont eu une certaine incidence sur la structure des échanges, mais les preuves d'une tendance soutenue à la démondialisation restent minces.

Le commerce des produits intermédiaires est un indicateur utile de l'état des chaînes de valeur mondiales (CVM). On le voit avec le graphique 25, qui montre les exportations de produits intermédiaires non combustibles en dollars EU (panneau de gauche) et leur part dans le commerce mondial (panneau de droite). Les combustibles ont été exclus des calculs, afin que les distorsions dues à la volatilité des prix soient réduites au minimum. Toutefois, les fluctuations de prix des autres produits de base ont aussi été passablement élevées au cours des trois dernières années, de sorte que leur effet pourrait malgré tout apparaître dans le graphique.

Entre le deuxième trimestre de 2022 et le quatrième trimestre de 2023, la valeur du commerce mondial des produits intermédiaires a chuté de près de 11 %. Pour l'ensemble de l'année 2023, la baisse a été de 6 %, tandis que les échanges de produits non intermédiaires sont restés stables. Au cours de la même période, la part des produits intermédiaires dans le commerce mondial des marchandises a été ramenée de 58 % au deuxième trimestre de 2022 à 54 % au quatrième trimestre de 2023. Les changements apportés aux classifications de produits empêchent de calculer les parts avant 2022, car un certain nombre de nouveaux produits ont été désignés comme produits intermédiaires. Ces changements ont porté à plus de 50 % la part des produits intermédiaires dans le commerce mondial des marchandises, alors que les estimations antérieures indiquaient que cette part était descendue au-dessous de 50 % en 2022. Il est difficile de déterminer clairement la signification de la baisse de la part des produits intermédiaires en raison de la courte période disponible et de la volatilité des prix au cours des deux dernières années. Historiquement, la part des produits intermédiaires est restée stable pendant de nombreuses années à un peu plus de 50 %, de sorte que le niveau actuel apparaîtrait comme une inversion par rapport à la norme précédente.

Graphique 25 : Exportations mondiales de produits intermédiaires non combustibles, 2022T1-2023T4

Indice des valeurs en \$EU 2022T1 = 100 et part en %



Source : Estimations de l'OMC.

Le commerce des parties et accessoires – sous-ensemble de produits intermédiaires représentant les composants électroniques, le matériel de transport et les autres machines – montre comment les tensions géopolitiques peuvent influencer sur les chaînes d’approvisionnement dans les industries manufacturières mondialisées. Cela est illustré par le graphique 26, qui représente les parts des régions partenaires dans le commerce bilatéral total (exportations + importations) des parties et accessoires pour certaines économies. Même si la structure des échanges s’est légèrement modifiée depuis la période précédant la pandémie, les changements ne sont pas spectaculaires.

La part des partenaires commerciaux nord-américains dans le commerce total des parties et

accessoires des États-Unis n’a guère varié depuis la période antérieure à la pandémie, s’établissant à 35,7 % en 2023, contre 36,3 % en 2019. La part de la Chine a aussi légèrement régressé, de 11,5 % en 2019 à 10,0 % en 2023. Au cours de la même période, la part collective des autres partenaires commerciaux asiatiques est passée de 27,7 % à 30,0 %, de sorte que le commerce des parties et accessoires avec l’ensemble de l’Asie est resté stable aux alentours de 40 %. L’augmentation de la part des « autres pays d’Asie » est surtout due à l’accroissement du commerce avec le Viet Nam, la Thaïlande, le Taipei chinois et l’Inde. En 2023, la valeur en dollars des échanges bilatéraux avec ces économies a augmenté respectivement de 136 %, 103 %, 82 % et 76 % par rapport aux niveaux antérieurs à la pandémie.

Graphique 26 : Commerce bilatéral total des parties et accessoires selon la classification par grandes catégories économiques, 2019-2023

Part en %



Note : Les parties et accessoires sont définis, au sens de la classification commerciale par grandes catégories économiques, comme la somme des codes 42 et 53.

Source : Statistiques des douanes nationales, consultées via le Trade Data Monitor.

En 2023, la part des partenaires commerciaux asiatiques dans le commerce total des parties et accessoires de la Chine a légèrement baissé par rapport à 2019, s'établissant à 60,2 % contre 62,8 %. La part de l'Amérique du Nord a reculé de 11,2 % à 10,2 % au cours de la même période, tandis que celle de l'Europe est passée de 13,4 % à 15,5 %. La plus forte augmentation a été celle du commerce de la Chine avec le reste du monde, y compris l'Amérique du Sud, le Moyen-Orient, l'Afrique et la CEI, dont la part collective dans le commerce chinois des parties et accessoire est passée de 5,2 % à 8,5 %. Cette augmentation est probablement due pour l'essentiel à la hausse des prix des produits primaires, que ces régions exportent de façon disproportionnée.

En ce qui concerne l'UE, la part des pays européens dans le commerce bilatéral total des parties et accessoires est restée presque inchangée à environ 65 % entre 2019 et 2023. La part de l'Amérique du Nord a également peu varié, avoisinant les 9 %. Celle de la Chine est passée de 7,9 % à 9,6 %, tandis que la part collective des autres économies d'Asie est restée quasiment

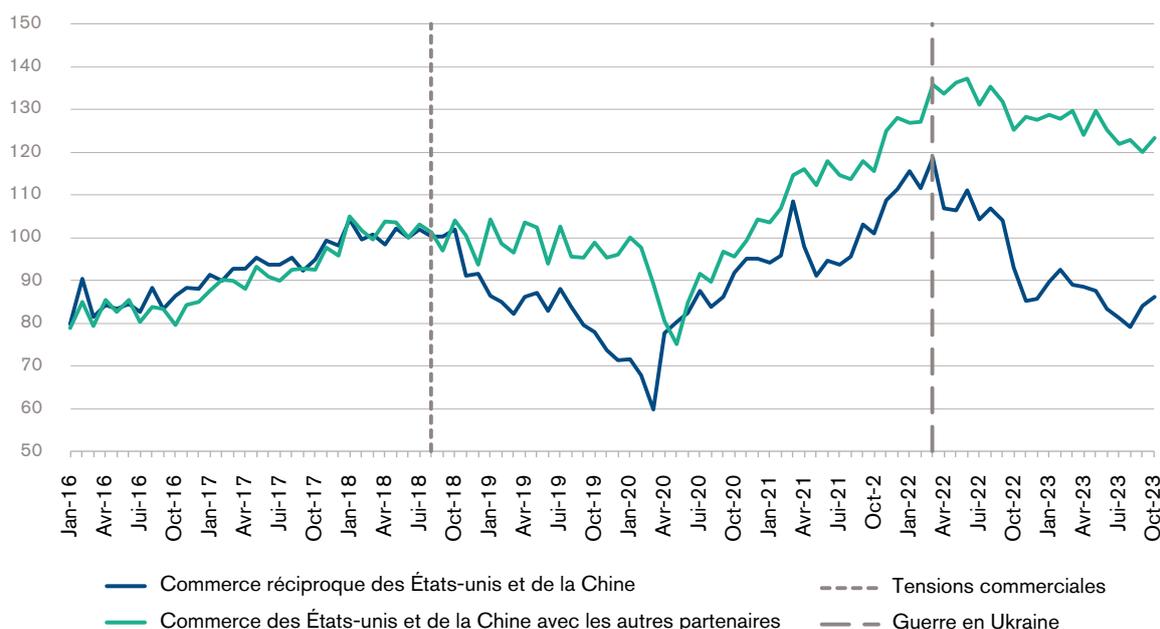
inchangée à environ 12 %. La part de la Chine était passée à 10,9 % en 2022, après la pandémie, de sorte que la légère baisse constatée en 2023 pourrait indiquer un retour aux niveaux antérieurs.

Enfin, les parts des régions partenaires dans le commerce bilatéral total des parties et accessoires du Japon sont restées remarquablement stables entre 2019 et 2023 malgré de graves chocs économiques mondiaux, dont la pandémie de COVID-19 et la guerre en Ukraine. Globalement, le graphique 27 ne montre que peu de signes d'une réorganisation à grande échelle des échanges entre les régions.

D'autres données indiquent plus clairement une réorientation des échanges consécutive aux tensions géopolitiques. Plus précisément, les États-Unis et la Chine montrent quelques signes de découplage, comme l'illustre le graphique 27. Malgré un niveau record en 2022, le commerce bilatéral total entre les deux plus grandes économies du monde enregistre depuis 2018 une croissance inférieure de 30 % à celle de leur commerce avec le reste du monde.

Graphique 27 : Commerce entre les États-Unis et la Chine et avec les autres partenaires, 2016-2023

Indice, juin 2018 = 100



Note : Données corrigées des variations saisonnières. Non compris la Fédération de Russie, le Bélarus et l'Ukraine. La ligne bleue montre l'évolution des échanges entre la Chine et les États-Unis. La ligne verte montre l'évolution des échanges entre les États-Unis et les partenaires autres que la Chine et entre la Chine et les partenaires autres que les États-Unis.

Source : Blanga-Gubbay et Rubinová (2023).

Il y a eu deux baisses claires dans les échanges bilatéraux entre les États-Unis et la Chine, l'une qui a commencé avec l'aggravation des tensions commerciales entre les deux pays en juillet 2018, et l'autre qui a suivi le déclenchement de la guerre en Ukraine en février 2022. La forte reprise constatée en février 2020 s'explique par le rôle de la Chine en tant que fabricant de dernier recours lors de la pandémie de COVID-19. Bien que le commerce entre les deux pays reste élevé, le graphique montre des changements importants consécutifs aux événements politiques.

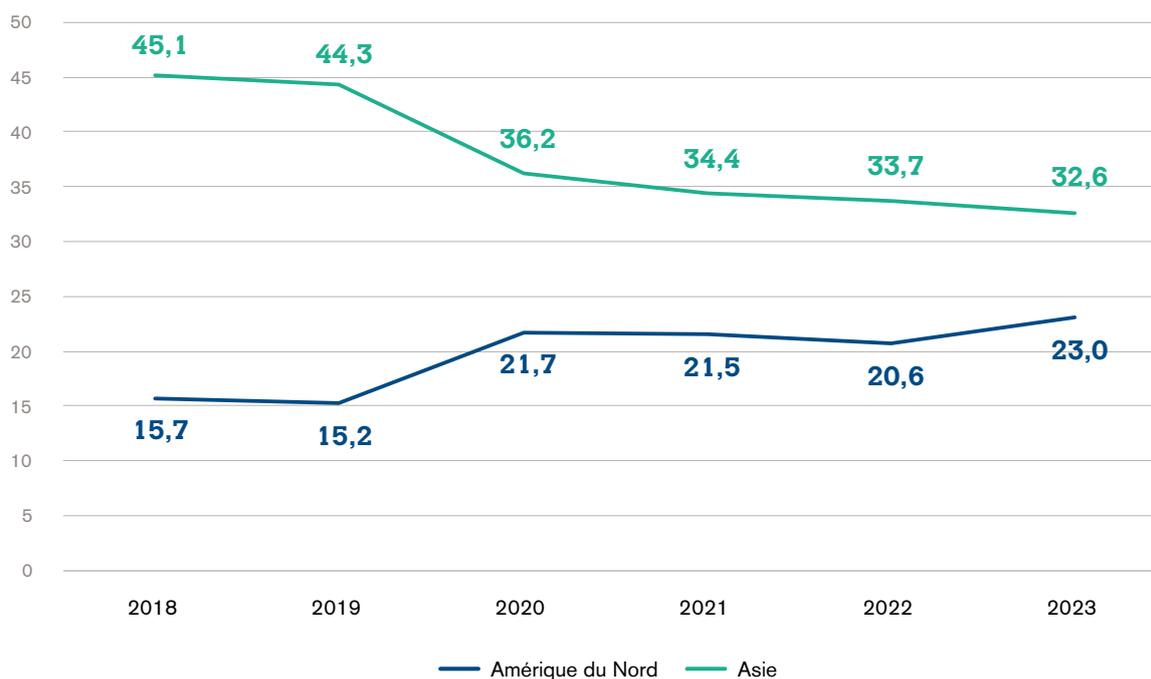
Habituellement, les débats sur la fragmentation du commerce concernent surtout le commerce des marchandises, mais la fragmentation peut aussi toucher le commerce des services. Plus particulièrement, les données provenant des États-Unis semblent montrer des signes de «relocalisation entre amis » des services liés aux technologies de l'information et de la communication (TIC). Le graphique 28 montre les parts des importations de services liés aux TIC des États-Unis par région entre 2018 et 2023. Au cours de cette période, les importations des États-Unis en provenance de leurs partenaires commerciaux nord-américains

(principalement le Canada) sont passées de 15,7 % à 23,0 % des importations totales de TIC. Dans le même temps, les importations des États-Unis en provenance de leurs partenaires commerciaux asiatiques (principalement l'Inde) ont été ramenées de 45,1 % à 32,6 %. Des données détaillées sur le commerce bilatéral des services pourraient apporter plus d'informations sur l'évolution de la structure des échanges de services.

Une autre dimension moins étudiée de la fragmentation du commerce est l'incidence possible des perturbations touchant les flux de données. Selon des travaux antérieurs réalisés par des économistes de l'OMC, un découplage de l'économie mondiale en blocs géopolitiques pourrait réduire le PIB mondial de 5 % à long terme. Une nouvelle étude conjointe OCDE-OMC à paraître sur les politiques en matière de données montre que les coûts économiques de la fragmentation de ces politiques selon des critères géopolitiques pourraient aussi être importants. Dans un tel scénario, les exportations réelles mondiales reculeraient de 1,8 % et le PIB réel mondial d'environ 1 %.

Graphique 28 : Part des importations de services liés aux TIC des États-Unis par région, 2018-2023

Part en %



Source : Bureau des analyses économiques des États-Unis.

Analyse : La crise du canal de Suez

Les Perspectives et statistiques du commerce mondial incluent pour la première fois une section analytique spéciale sur un événement récent touchant le commerce international. Le conflit au Moyen-Orient fait peser une menace sur les transports maritimes à travers la mer Rouge et le canal de Suez, perturbant les liaisons commerciales entre l'Europe et l'Asie. La présente section examine de plus près cette crise et les conséquences qu'elle pourrait avoir sur le commerce en 2024.

La mer Rouge est une route maritime importante pour le commerce international. Environ 15 % des échanges mondiaux la traversent. Quant au canal de Suez, qui se trouve à son extrémité nord, il voit passer environ 12 % du commerce mondial, reliant les ports asiatiques aux ports méditerranéens d'Europe et d'Afrique du Nord. Les attaques contre des navires commerciaux en mer Rouge et dans le golfe d'Aden, qui ont débuté le 19 novembre 2023, ont eu de lourdes conséquences sur le

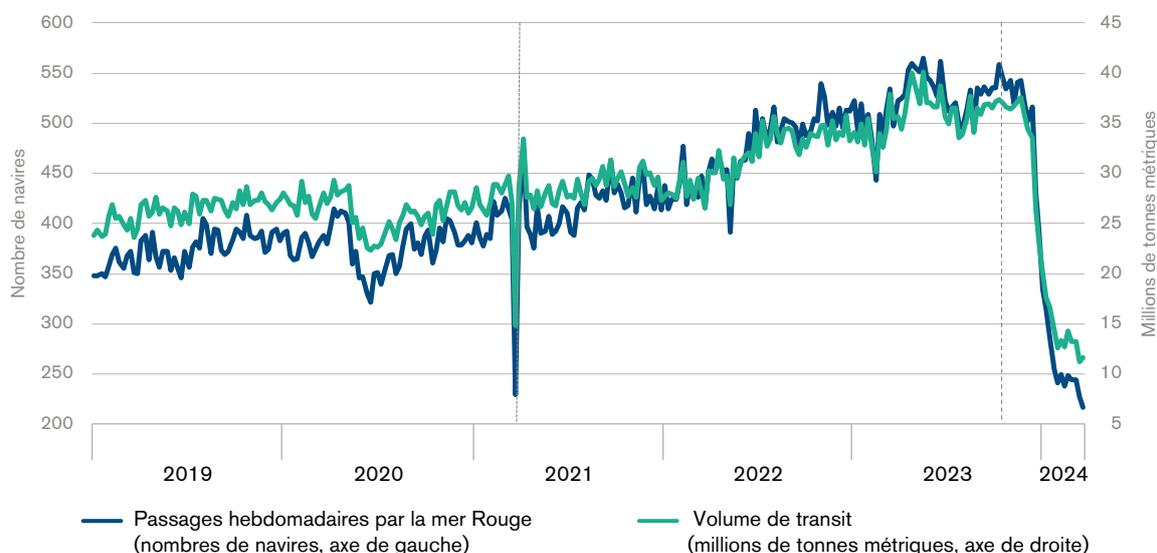
commerce. Une crise prolongée pourrait porter un coup sévère à l'économie mondiale et entraîner une résurgence des pressions inflationnistes.

Au début, certaines informations diffusées dans les médias exprimaient des craintes quant à l'impact économique potentiel de la crise, dressant un parallèle avec le blocage du canal de Suez causé en 2021 par l'échouage de l'Ever Given. Le coût de cet incident pour le commerce mondial est estimé entre 6 milliards et 10 milliards de dollars EU.

La crise actuelle est très différente de celle de 2021, au moins par sa durée, mais il y a assez de similitudes pour estimer que son effet pourrait être plus limité qu'on ne le craignait au début. Cela est dû en partie aux raisons suivantes : 1) le canal de Suez continue d'être utilisé malgré les réductions de trafic ; 2) les retards dus au déroutement des navires par le cap de Bonne-Espérance sont relativement faibles ; 3) les tarifs de fret maritime restent contenus depuis le début de la crise ; 4) la demande des consommateurs est modérée et les stocks sont suffisants ; 5) les marchés mondiaux de l'énergie sont relativement stables ; et 6) la capacité de transport maritime est plus grande aujourd'hui que lors de la pandémie de COVID-19.

Graphique 29 : Nombre de passages hebdomadaires et volume de transit par la mer Rouge, 1^{er} janvier 2019-19 mars 2024

Number of ships and million metric tons



Note : La ligne pointillée verticale correspond à l'échouage de mars 2021 dans le canal de Suez, et la ligne verticale formée de tirets correspond à la semaine du 19 novembre 2023, lorsque les premières attaques ont été lancées contre des navires commerciaux en Mer Rouge.

Source : Élaboration du Secrétariat de l'OMC d'après IMF-Oxford Portwatch.

Le transport par la mer Rouge a diminué, mais il ne s'est pas arrêté

Les attaques contre des navires commerciaux en mer Rouge et dans le golfe d'Aden ont conduit plusieurs transporteurs à éviter totalement le transit par la mer Rouge, ce qui a fait chuter de plus de 45 % le nombre moyen de passages hebdomadaires (264 en février 2024 contre 489 un an plus tôt). De même, le volume mensuel en tonnes des expéditions par le canal de Suez a baissé de 54 %. Ces événements sont illustrés par le graphique 29, qui montre le nombre hebdomadaire moyen de navires et le volume de transit par le canal de Suez et le détroit de Bab el-Mandeb entre le 1^{er} janvier 2019 et le 4 mars 2024.

Retards relativement faibles dus au déroutement des navires par le cap de Bonne-Espérance

Les attaques en mer Rouge ont conduit de nombreux transporteurs à dérouter leurs navires en leur faisant contourner l'Afrique. En conséquence, le nombre de passages par le cap de Bonne-Espérance a plus que doublé, atteignant 2 387 en février 2024, contre 1 159 un an plus tôt.

Pour la plupart des routes commerciales, le déroutement par le cap de Bonne-Espérance n'a qu'un effet négligeable sur les délais de transport, à l'exception notable de la route entre l'Asie et l'Europe. Il accroît de plus de 55 % la distance moyenne entre l'Asie et l'Europe, ce qui allonge la durée de transport de 6 à 25 jours, soit 17 jours en moyenne, par rapport à la route plus directe du canal de Suez (voir le graphique 30). Le déroutement augmente aussi le risque de congestion portuaire et d'annulations d'expéditions. Plusieurs fabricants automobiles ont ainsi suspendu temporairement leur production dans les usines européennes en raison des retards de transport.

Les tarifs de fret maritime restent contenus

L'échouage dans le canal de Suez en mars 2021 a duré une semaine et s'est produit durant la pandémie, lorsque le coût du fret était déjà très élevé. En revanche, la crise de la mer Rouge dure depuis plus longtemps, mais son effet sur le coût du fret est plus limité, puisque les tarifs de transport maritime restent bien inférieurs à ce qu'ils étaient lors de l'échouage de l'Ever Given (voir le graphique 31).

Graphique 30 : Retards de transport moyens projetés en cas d'évitement de la mer Rouge

Nombre de jours

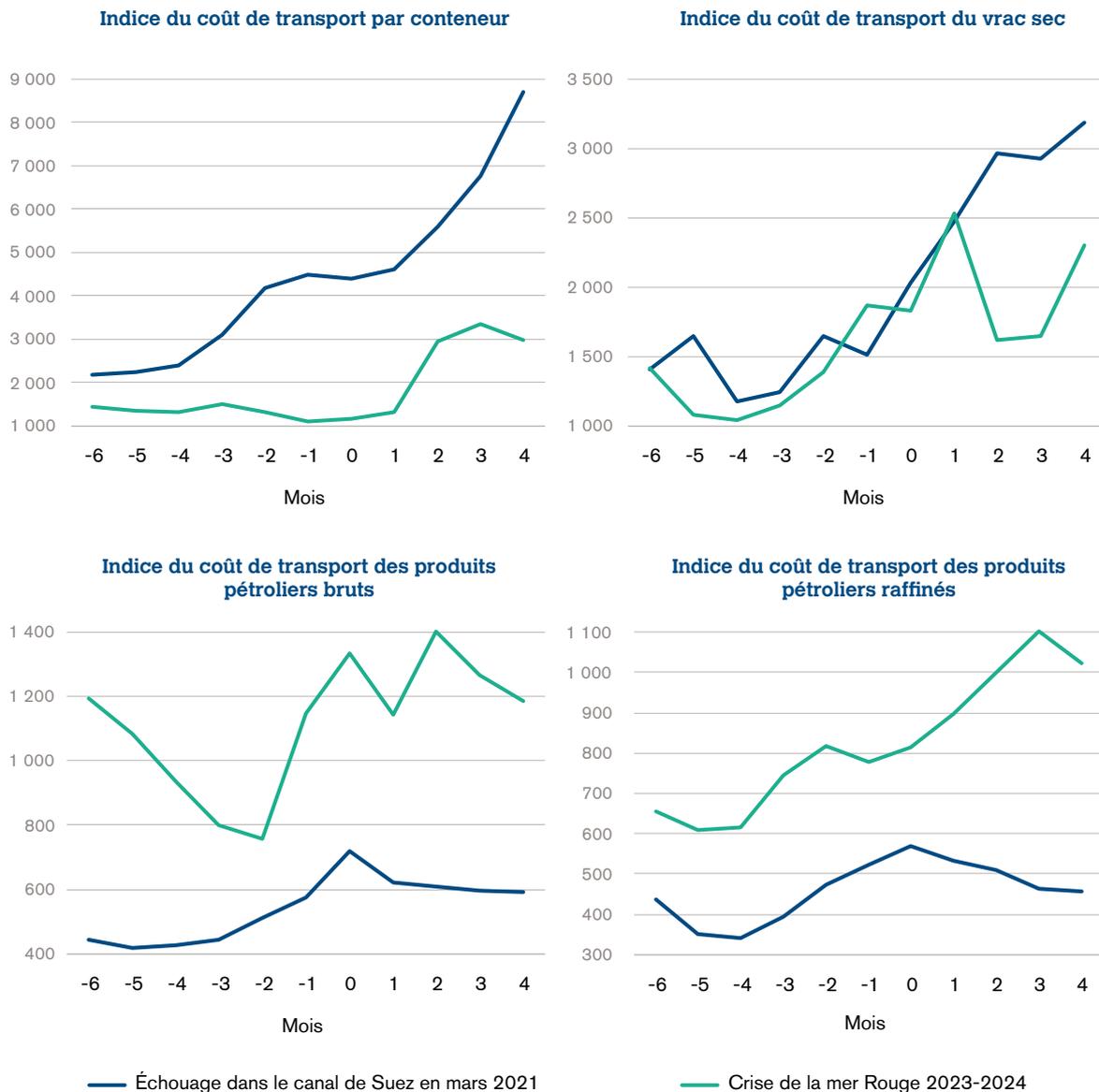
		Région importatrice					
		Afrique	Asie	Amérique du Sud et centrale	Europe	Amérique du Nord	Océanie
Région exportatrice	Afrique	2	5	0	4	1	1
	Asie	5	9	3	17	6	2
	Amérique du Sud et centrale	0	3	0	0	0	0
	Europe	4	17	0	1	0	5
	Amérique du Nord	1	6	0	0	0	0
	Océanie	1	2	0	5	0	0

Note : Le graphique montre les retards de transport moyens entre les régions dus au déroutement de la mer Rouge, en prenant en compte la route alternative la plus courte vers le canal de Suez et le détroit de Bab el-Mandeb. La région de l'Amérique du Sud et centrale comprend aussi les Caraïbes. Les retards estimés, en nombre de jours, sont calculés sur la base d'une vitesse moyenne hypothétique des navires de 15 nœuds. Cette vitesse est plus lente que la vitesse normale des porte-conteneurs, mais plus rapide que la vitesse générale des navires-citernes (McKenna *et al.*, 2012).

Source : Élaboration du Secrétariat de l'OMC d'après Pratson (2023).

Graphique 31 : Coûts du transport maritime lors de l'échouage dans le canal de Suez en 2021 et de la crise de la mer Rouge en 2023-2024

Indice en \$EU



Note : Les chiffres représentent la moyenne mensuelle des taux de fret au comptant pour les conteneurs de 40 pieds, le vrac sec, les produits pétroliers bruts et les produits pétroliers raffinés. Le mois zéro correspond à mars 2021 pour l'échouage de l'Ever Given et à novembre 2023 pour la première attaque contre des navires commerciaux en mer Rouge.

Source : Élaboration de l'auteur d'après les données de Freightos.

Environ la moitié du volume de fret qui passe par le canal de Suez se compose de produits conteneurisés. Ces expéditions ont chuté de 72 % entre novembre 2023 et février 2024. Au cours de cette période, le coût du fret a plus que triplé après des mois de baisse, en raison de la hausse du coût du combustible et des primes d'assurance. Les taux de fret maritime actuels sont encore inférieurs

d'un tiers à ce qu'ils étaient après l'échouage de l'Ever Given ou durant la récession postérieure à la COVID-19 et le redressement en 2021-2022. Les taux de fret entre l'Asie et l'Europe sont ceux qui ont le plus augmenté (270 % par rapport à février 2023), suivis par les taux entre l'Asie et l'Amérique du Nord (240 %).

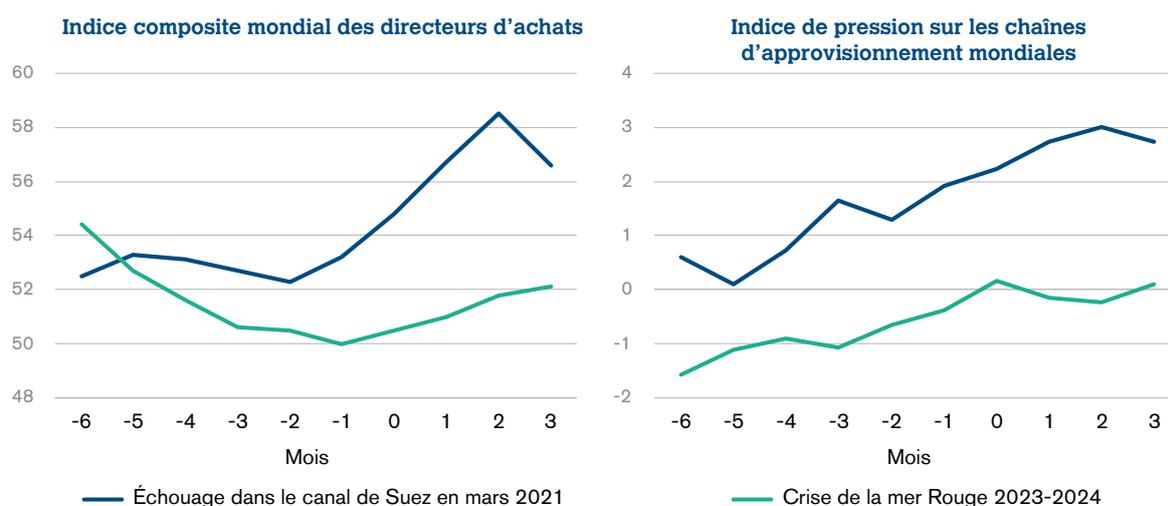
Environ 10 % du volume de fret qui traverse le canal de Suez se compose de vrac sec, dont les céréales (5 %) et les minerais et métaux (5 %). Le nombre de passages de navires de vrac sec par le canal a baissé de 43 % entre novembre 2023 et février 2024. D'après le tableau de bord de l'OMC concernant le blé, au moins 45 navires transportant des céréales ou des oléagineux (pour un total de 2,7 millions de tonnes) ont été détournés pour éviter le canal de Suez en janvier 2024. Parallèlement, le coût de transport du vrac sec a enregistré une première hausse de près de 40 % en décembre 2023 après la première attaque en mer Rouge, mais il a ensuite fortement baissé en janvier et février 2024, avant de remonter en mars. En moyenne, il reste inférieur de 40 % aux coûts observés après l'échouage dans le canal de Suez.

Les navires-citernes représentent plus de 23 % du volume de fret qui passe par le canal de Suez. Le nombre de passages de ces navires a baissé de 49 % entre novembre 2023 et février 2024. Les coûts de transport par navire-citerne ont augmenté depuis septembre 2023 et restent plus de deux fois supérieurs aux niveaux observés lors de l'échouage dans le canal. Cela tient en partie aux perturbations causées par le bas niveau des

points de cheminement dans le canal de Panama dû à la sécheresse et par le fait que les opérateurs européens abandonnent le commerce avec la Russie en raison de la guerre en Ukraine. Les coûts de transport du pétrole brut ont fluctué depuis les premières attaques en mer Rouge, mais ils sont légèrement inférieurs à ce qu'ils étaient avant les attaques. En revanche, les coûts de transport des produits pétroliers raffinés tels que l'essence, le carburant diesel ou les carburateurs ont continué d'augmenter après les attaques.

La hausse relativement limitée des coûts de transport maritime peut être attribuée en partie au fait que certaines entreprises ont temporairement remplacé le transport maritime par du transport ferroviaire ou aérien. Bien que le poids taxé du fret aérien soit resté assez stable après la première attaque en novembre 2023, il était plus élevé de 13 % en janvier 2024 par rapport à janvier 2023, en partie à cause d'une demande relativement plus forte de fret aérien en Asie et en Europe. Le coût du fret aérien a enregistré une hausse brève mais importante en décembre 2023, suivie par une baisse sensible en janvier 2024, date à laquelle il était légèrement inférieur au coût observé en octobre 2023, avant les attaques.

Graphique 32 : Indices de pression sur la demande et les chaînes d'approvisionnement lors de l'échouage dans le canal de Suez en 2021 et de la crise de la mer Rouge en 2023-2024



Note : L'indice PMI mesure la direction dominante des tendances de l'économie dans le secteur manufacturier et dans celui des services à partir des enquêtes mensuelles sur les entreprises du secteur privé. L'indice GSCPI mesure les conditions des chaînes d'approvisionnement en combinant des variables issues d'indices des transports et de l'activité manufacturière. Les valeurs positives de l'indice GSCPI indiquent que les chaînes d'approvisionnement sont sous pression, tandis que les valeurs négatives indiquent qu'elles fonctionnent bien, avec des perturbations ou des pressions limitées. Le mois zéro correspond à mars 2021 pour l'obstruction du canal de Suez et à novembre 2023 pour la première attaque contre des navires commerciaux.

Source : Élaboration du Secrétariat de l'OMC à partir de l'Indice composite mondial J. P. Morgan des directeurs d'achats (PMI) et de l'Indice de pression sur les chaînes d'approvisionnement mondiales (GSCPI) de la Banque de la réserve fédérale de New York.

Faible demande des consommateurs et existence de stocks de « sécurité »

Contrairement à ce qui s'est passé lors de l'échouage dans le canal de Suez en mars 2021, la demande modérée de marchandises devrait atténuer en partie les pressions inflationnistes sur les chaînes d'approvisionnement dues aux retards de transport causés par les perturbations en mer Rouge (voir le graphique 32). De même, les pressions sur les chaînes d'approvisionnement et la volatilité de ces chaînes sont restées limitées après les attaques. Cela tend à montrer que les stocks existants peuvent contribuer à atténuer la pression inflationniste due aux retards de transport en régulant les augmentations immédiates des coûts de transport et en réduisant la nécessité de les répercuter sur les consommateurs.

Marchés de l'énergie relativement stables

Les prix de l'énergie peuvent constituer un important vecteur de contagion pour l'économie mondiale, car ils ont un effet sur les coûts de production, l'inflation et les dépenses des consommateurs, c'est-à-dire sur la croissance

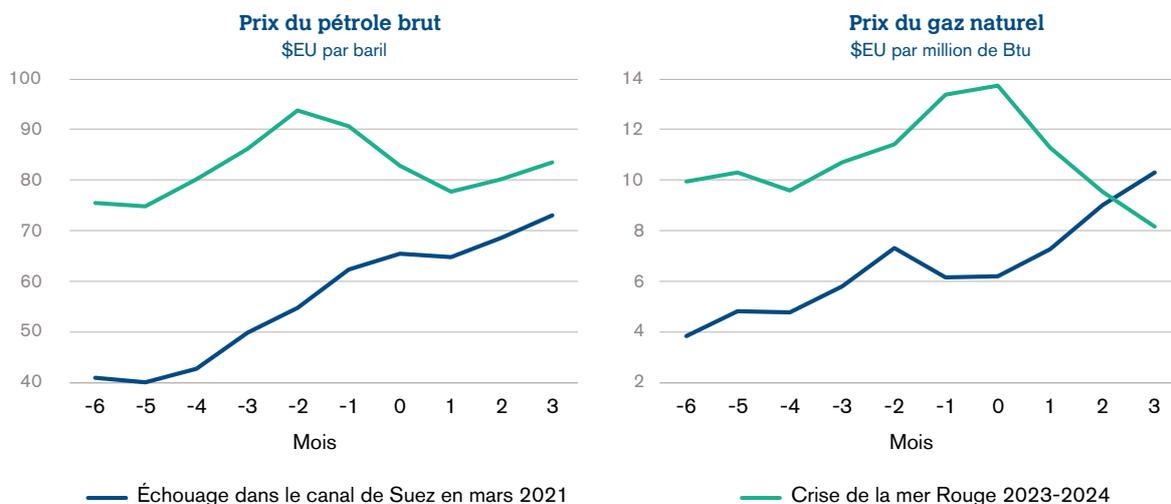
économique. Le nombre de navires-citernes qui traversent la mer Rouge, y compris ceux qui transportent des produits pétroliers, a diminué de près de moitié en février 2024 par rapport à février 2023. Cette diminution a fait craindre une pénurie temporaire de pétrole dans certaines régions, qui pourrait accentuer les pressions inflationnistes.

Malgré le déroutement de certains pétroliers, et contrairement à l'incident du canal de Suez en mars 2021, les prix du pétrole brut sont restés relativement stables au cours des semaines qui ont suivi les attaques en mer Rouge, même si les prix du Brent (Europe) ont réagi légèrement plus que ceux du West Texas Intermediate (voir le graphique 33). De même, le prix mondial du gaz naturel n'a pas révélé d'incidence notable, puisqu'il a en fait baissé à la suite des premières attaques en mer Rouge.

Nombre plus élevé de porte-conteneurs disponibles

Le déroutement des navires par le cap de Bonne-Espérance allonge les délais de transport, retardant ainsi l'arrivée des marchandises. Il peut en outre réduire le nombre de navires disponibles pour les

Graphique 33 : Prix mensuels du pétrole brut et du gaz naturel lors de l'échouage dans le canal de Suez en 2021 et de la crise de la mer Rouge en 2023-2024



Note : Le mois zéro correspond à mars 2021 pour l'obstruction du canal de Suez et à novembre 2023 pour la première attaque contre des navires commerciaux.

Source : Élaboration du Secrétariat de l'OMC d'après les données sur les prix du pétrole brut (Brent – Europe) du Service d'information sur l'énergie des États-Unis et de données du Fonds monétaire international sur le prix mondial du gaz naturel (Union européenne).

trajets de retour, et donc la capacité de procéder à de nouvelles expéditions, avec le risque de créer des goulets d'étranglement dans la gestion des chaînes d'approvisionnement, car les navires prennent plus de temps pour les allers et retours, ce qui aggrave encore les difficultés de transport.

En 2023, la production mondiale de navires a augmenté de 8 % avec la construction de 350 nouveaux porte-conteneurs. La capacité devrait encore croître de 10 % en 2024 avec 478 nouveaux porte-conteneurs (voir le graphique 34). Cet excédent devrait contribuer à atténuer les goulets d'étranglement potentiels visant les porte-conteneurs, dont les traversées de la mer Rouge ont été réduites de 72 %, et limiter ainsi la hausse des coûts de transport due à la crise de la mer Rouge.

Conséquences peu claires à long terme

Bien que la fréquence des attaques contre des navires commerciaux en mer Rouge et dans le golfe d'Aden ait beaucoup diminué ces derniers mois, de plus en plus de transporteurs suspendent leur transit dans la région. Même si l'impact économique de la crise de la mer Rouge a été relativement limité jusqu'à présent, certains secteurs tels que

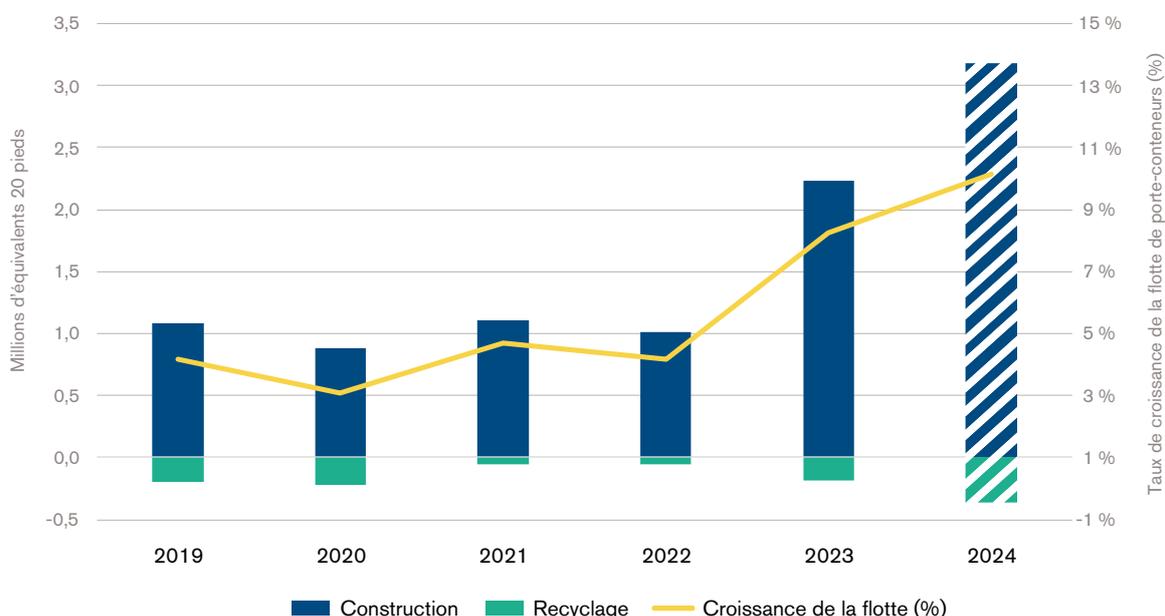
l'industrie automobile, les engrais et la vente au détail ont déjà été affectés par des retards et des hausses de coûts de transport. Outre l'impact économique, la crise de la mer Rouge a eu des effets sur le transport de l'aide humanitaire.

L'ampleur de l'impact économique de la crise de la mer Rouge dépendra en fin de compte de la durée et de la gravité des attaques, ainsi que des décisions prises par les compagnies maritimes au sujet des risques et des coûts associés à la traversée de la mer Rouge ou au détournement de leurs navires. Les transporteurs ne s'attendent pas à une amélioration importante de la situation avant au moins le deuxième trimestre de 2024.

Si elle devait se prolonger, la crise de la mer Rouge pourrait inciter le secteur de l'expédition et du transport à reconsidérer ses stratégies et ses priorités. Les transporteurs maritimes pourraient choisir d'optimiser leurs voies d'acheminement en réduisant au minimum la durée passée en mer entre les ports fréquemment utilisés. Cela pourrait consister à réduire le nombre de combinaisons de trajets ou à adopter de nouveaux modèles d'itinéraires. Des efforts pourraient aussi être faits pour accroître la capacité des autres modes de transport, en remédiant aux limites actuelles et en offrant des prix plus compétitifs.

Graphique 34 : Évolution de la flotte de porte-conteneurs, 2019-2024

Millions d'EVP et %



Note : La barre grisée de 2024 correspond à des projections.

Source : Estimations de l'OMC d'après les données de BIMCO et de Clarkson Research.

Tableau 1 de l'appendice - Commerce mondial des marchandises : principaux exportateurs et importateurs, 2023

Milliards de dollars et pourcentage

Rang	Exportateurs	Valeur	Part	Variation annuelle en %	Rang	Importateurs	Valeur	Part	Variation annuelle en %
1	Chine	3 380	14,2	-5	1	États-Unis d'Amérique	3 173	13,1	-6
2	États-Unis d'Amérique	2 020	8,5	-2	2	Chine	2 557	10,6	-6
3	Allemagne	1 688	7,1	1	3	Allemagne	1 463	6,0	-8
4	Pays-Bas	935	3,9	-3	4	Pays-Bas	842	3,5	-6
5	Japon	717	3,0	-4	5	Royaume-Uni	791	3,3	-4
6	Italie	677	2,8	3	6	France	786	3,2	-5
7	France	648	2,7	5	7	Japon	786	3,2	-12
8	Corée, République de	632	2,7	-8	8	Inde	673	2,8	-7
9	Mexique	593	2,5	3	9	Hong Kong, Chine	654	2,7	-2
						Importations définitives ¹	184	0,8	12
10	Hong Kong, Chine	574	2,4	-6	10	Corée, République de	643	2,7	-12
	Exportations d'origine locale	21	0,1	30					
	Réexportations	553	2,3	-7					
11	Canada	569	2,4	-5	11	Italie	640	2,6	-8
12	Belgique	562	2,4	-12	12	Mexique	621	2,6	-1
13	Royaume-Uni	521	2,2	-2	13	Canada	570	2,4	-2
14	Émirats arabes unis ¹	488	2,1	-5	14	Belgique	547	2,3	-12
15	Singapour	476	2,0	-8	15	Espagne	470	1,9	-5
	Exportations d'origine locale	213	0,9	-11					
	Réexportations	263	1,1	-5					
16	Taïpei chinois	432	1,8	-10	16	Arabie saoudite, Royaume d' ¹	449	1,9	7
17	Inde	432	1,8	-5	17	Singapour	423	1,7	-11
						Importations définitives ¹	160	0,7	-20
18	Fédération de Russie ¹	424	1,8	-28	18	Pologne	370	1,5	-3
19	Espagne	423	1,8	2	19	Suisse	364	1,5	2
20	Suisse	420	1,8	5	20	Türkiye	362	1,5	-1
21	Pologne	382	1,6	6	21	Taïpei chinois	359	1,5	-18
22	Australie	371	1,6	-10	22	Viet Nam	326	1,3	-9
23	Viet Nam	354	1,5	-5	23	Fédération de Russie ¹	304	1,3	10
24	Brésil	340	1,4	2	24	Thaïlande	290	1,2	-4
25	Arabie saoudite, Royaume d' ¹	322	1,4	-22	25	Australie	288	1,2	-7
26	Malaisie	313	1,3	-11	26	Malaisie	266	1,1	-10
27	Thaïlande	285	1,2	-1	27	Brésil	253	1,0	-14
28	Indonésie	259	1,1	-11	28	République tchèque	231	1,0	-3
29	Türkiye	256	1,1	1	29	Autriche	225	0,9	-4
30	République tchèque	255	1,1	6	30	Indonésie	222	0,9	-7
	Total des économies ci-dessus³	19 748	83,0	-		Total des économies ci-dessus³	19 944	82,3	-
	Monde³	23 784	100,0	-5		Monde³	24 235	100,0	-6

(1) Estimations du Secrétariat.

(2) Importations f.a.b.

(3) Y compris d'importantes réexportations ou importations destinées à la réexportation.

Source : OMC-CNUCED.

Tableau 2 de l'appendice - Commerce des marchandises : principaux exportateurs et importateurs à l'exclusion du commerce intra-UE, 2023

Milliards de dollars et pourcentage

Rang	Exportateurs	Valeur	Part	Variation annuelle en %	Rang	Importateurs	Value	Part	Variation annuelle en %
1	Chine	3 380	17,5	-5	1	États-Unis d'Amérique	3 173	15,9	-6
2	Exportations extra-UE	2 761	14,3	2	2	Importations extra-UE	2 717	13,6	-14
3	États-Unis d'Amérique	2 020	10,4	-2	3	Chine	2 557	12,8	-6
4	Japon	717	3,7	-4	4	Japon	791	4,0	-4
5	Corée, République de	632	3,3	-8	5	Japon	786	3,9	-12
6	Mexique	593	3,1	3	6	Inde	673	3,4	-7
7	Hong Kong, Chine	574	3,0	-6	7	Hong Kong, Chine	654	3,3	-2
	Exportations d'origine locale	21	0,1	30		Importations définitives ¹	184	0,9	12
	Réexportations	553	2,9	-7					
8	Canada	569	2,9	-5	8	Corée, République de	643	3,2	-12
9	Japon	521	2,7	-2	9	Mexique	621	3,1	-1
10	Émirats arabes unis ¹	488	2,5	-5	10	Canada	570	2,9	-2
11	Singapour	476	2,5	-8	11	Émirats arabes unis ¹	449	2,3	7
	Exportations d'origine locale	213	1,1	-11					
	Réexportations	263	1,4	-5					
12	Taipei chinois	432	2,2	-10	12	Singapour	423	2,1	-11
						Importations définitives ¹	160	0,8	-20
13	Inde	432	2,2	-5	13	Suisse	364	1,8	2
14	Fédération de Russie ¹	424	2,2	-28	14	Türkiye	362	1,8	-1
15	Suisse	420	2,2	5	15	Taipei chinois	359	1,8	-18
16	Australie	371	1,9	-10	16	Viet Nam	326	1,6	-9
17	Viet Nam	354	1,8	-5	17	Fédération de Russie ²	304	1,5	10
18	Brésil	340	1,8	2	18	Thaïlande	290	1,5	-4
19	Arabie saoudite, Royaume d' ¹	322	1,7	-22	19	Australie	288	1,4	-7
20	Malaisie	313	1,6	-11	20	Malaisie	266	1,3	-10
21	Thaïlande	285	1,5	-1	21	Brésil	253	1,3	-14
22	Indonésie	259	1,3	-11	22	Indonésie	222	1,1	-7
23	Türkiye	256	1,3	1	23	Arabie saoudite, Royaume d'	211	1,1	11
24	Norvège	174	0,9	-30	24	Philippines	133	0,7	-9
25	Iraq ¹	116	0,6	-16	25	Afrique du Sud ¹	131	0,7	-4
26	Afrique du Sud	111	0,6	-10	26	Iraq ¹	96	0,5	10
27	Qatar ¹	97	0,5	-26	27	Norvège	95	0,5	-10
28	Chili	95	0,5	-4	28	Israël	91	0,5	-15
29	Iran ¹	91	0,5	-7	29	Chili	86	0,4	-18
30	Koweït, État du ¹	85	0,4	-15	30	Égypte ¹	79	0,4	-18
	Total des économies ci-dessus³	17 707	91,5	-		Total des économies ci-dessus³	18 010	90,4	-
	Monde (hors commerce intra-UE)³	19 350	100,0	-5		Monde (hors commerce intra-UE)³	19 912	100,0	-7

(1) Estimations du Secrétariat.

(2) Importations f.a.b.

(3) Y compris d'importantes réexportations ou importations destinées à la réexportation.

Source : OMC-CNUCED.

Tableau 3 de l'appendice - Principaux exportateurs et importateurs de services commerciaux, 2023

Milliards de dollars et pourcentage

Rang	Exportateurs	Valeur	Part	Variation annuelle en %	Rang	Importateurs	Valeur	Part	Variation annuelle en %
1	États-Unis d'Amérique	966	12,3	7	1	États-Unis d'Amérique	694	9,6	3
2	Royaume-Uni	581	7,4	16	2	Chine	549	7,6	19
3	Allemagne	435	5,5	2	3	Allemagne	506	7,0	9
4	Irlande	397	5,1	11	4	Royaume-Uni	389	5,4	23
5	Chine	380	4,8	-10	5	Irlande	389	5,4	9
6	France	355	4,5	4	6	France	323	4,5	12
7	Inde	344	4,4	11	7	Pays-Bas	297	4,1	10
8	Singapour	328	4,2	-3	8	Singapour	295	4,1	0
9	Pays-Bas	314	4,0	10	9	Inde	247	3,4	0
10	Japon	201	2,6	21	10	Japon	225	3,1	8
11	Espagne	197	2,5	20	11	Suisse	191	2,6	19
12	Suisse	168	2,1	12	12	Italie	157	2,2	13
13	Émirats arabes unis ¹	165	2,1	8	13	Belgique	156	2,1	12
14	Luxembourg	148	1,9	3	14	Canada	154	2,1	7
15	Canada	147	1,9	12	15	Corée, République de	149	2,1	8
16	Belgique	146	1,9	8	16	Luxembourg	120	1,7	5
17	Italie	145	1,8	15	17	Suède	113	1,6	8
18	Corée, République de	124	1,6	-6	18	Émirats arabes unis ¹	108	1,5	13
19	Danemark	113	1,4	-14	19	Danemark	107	1,5	7
20	Pologne	106	1,4	12	20	Espagne	97	1,3	13
21	Suède	104	1,3	10	21	Arabie saoudite, Royaume d'	87	1,2	24
22	Türkiye	101	1,3	12	22	Brésil	81	1,1	3
23	Hong Kong, Chine	99	1,3	19	23	Autriche	80	1,1	9
24	Autriche	89	1,1	9	24	Hong Kong, Chine	79	1,1	25
25	Israël	84	1,1	-3	25	Fédération de Russie	75	1,0	7
26	Australie	75	1,0	45	26	Australie	73	1,0	13
27	Thaïlande	62	0,8	62	27	Mexique	69	0,9	10
28	Portugal	56	0,7	20	28	Pologne	65	0,9	15
29	Taipei chinois	54	0,7	-5	29	Thaïlande	65	0,9	4
30	Grèce	53	0,7	7	30	Taipei chinois	64	0,9	45
Total des économies ci-dessus		6 535	83,4	-	Total des économies ci-dessus		6 003	82,9	-
Monde		7 840	100,0	9	Monde		7 244	100,0	9

(1) Estimations du Secrétariat. Les données trimestrielles ne sont pas disponibles.

... indique des chiffres non disponibles ou non comparables.

Notes : Estimations préliminaires fondées sur des statistiques trimestrielles. Les chiffres pour un certain nombre de pays et territoires sont des estimations du Secrétariat. D'autres données sont disponibles à l'adresse suivante : <http://stats.wto.org/>.

Source : OMC-CNUCED.

Tableau 4 de l'appendice - Principaux exportateurs et importateurs de services commerciaux à l'exclusion du commerce intra-UE, 2023

Milliards de dollars et pourcentage

Rang	Exportateurs	Valeur	Part	Variation annuelle en %	Rang	Importateurs	Valeur	Part	Variation annuelle en %
1	Exportations extra-UE	1 438	22,4	4	1	Importations extra-UE	1 246	21,1	7
2	États-Unis d'Amérique	966	15,1	7	2	États-Unis d'Amérique	694	11,7	3
3	Royaume-Uni	581	9,1	16	3	Chine	549	9,3	19
4	Chine	380	5,9	-10	4	Royaume-Uni	389	6,6	23
5	Inde	344	5,4	11	5	Singapour	295	5,0	0
6	Singapour	328	5,1	-3	6	Inde	247	4,2	0
7	Japon	201	3,1	21	7	Japon	225	3,8	8
8	Suisse	168	2,6	12	8	Suisse	191	3,2	19
9	Émirats arabes unis ¹	165	2,6	8	9	Canada	154	2,6	7
10	Canada	147	2,3	12	10	Corée, République de	149	2,5	8
11	Corée, République de	124	1,9	-6	11	Émirats arabes unis ¹	108	1,8	13
12	Türkiye	101	1,6	12	12	Arabie saoudite, Royaume d'	87	1,5	24
13	Hong Kong, Chine	99	1,5	19	13	Brésil	81	1,4	3
14	Israël	84	1,3	-3	14	Hong Kong, Chine	79	1,3	25
15	Australie	75	1,2	45	15	Fédération de Russie	75	1,3	7
16	Thaïlande	62	1,0	62	16	Australie	73	1,2	13
17	Taipei chinois	54	0,8	-5	17	Mexique	69	1,2	10
18	Mexique	52	0,8	9	18	Thaïlande	65	1,1	4
19	Norvège	52	0,8	0	19	Taipei chinois	64	1,1	45
20	Arabie saoudite, Royaume d'	50	0,8	49	20	Norvège	61	1,0	7
21	Philippines	48	0,7	17	21	Malaisie	52	0,9	16
22	Brésil	44	0,7	12	22	Indonésie	51	0,9	19
23	Malaisie	42	0,7	34	23	Türkiye	48	0,8	21
24	Fédération de Russie	40	0,6	-16	24	Israël	47	0,8	5
25	Macao, Chine	38	0,6	187	25	Qatar	36	0,6	-3
26	Égypte	35	0,5	24	26	Philippines	29	0,5	16
27	Indonésie	33	0,5	45	27	Viet Nam	29	0,5	6
28	Qatar	29	0,5	-1	28	Koweït, État du	28	0,5	8
29	Maroc	26	0,4	21	29	Ukraine	23	0,4	-6
30	Viet Nam	19	0,3	45	30	Argentine	23	0,4	7
Total des économies ci-dessus		5 825	90,8	-	Total des économies ci-dessus		5 268	89,1	-
Monde (hors commerce intra UE)		6 416	100,0	9	Monde (hors commerce intra UE)		5 915	100,0	9

(1) Estimations du Secrétariat. Les données trimestrielles ne sont pas disponibles.
... indique des chiffres non disponibles ou non comparables.

Notes : Estimations préliminaires fondées sur des statistiques trimestrielles. Les chiffres pour un certain nombre de pays et territoires sont des estimations du Secrétariat. D'autres données sont disponibles à l'adresse suivante : <http://stats.wto.org/>.

Source : OMC-CNUCED.

Tableau 5 de l'appendice - Principaux exportateurs de services fournis par voie numérique, 2023

Milliards de dollars et pourcentage

Rang	Exportateurs	Valeur					Part dans les exportations mondiales		Variation annuelle en %		
		2019	2020	2021	2022	2023	2019	2023	2021	2022	2023
1	États-Unis d'Amérique	471	534	602	631	649	16,7	15,3	13	5	3
2	Royaume-Uni	274	318	380	377	438	9,7	10,3	20	-1	16
3	Irlande	169	242	295	295	328	6,0	7,7	22	0	11
4	Inde	124	144	173	219	257	4,4	6,0	20	27	17
5	Allemagne	183	203	246	238	248	6,5	5,8	21	-3	4
6	Chine	114	147	185	198	207	4,0	4,9	26	7	4
7	Pays-Bas	164	147	160	171	194	5,8	4,6	10	7	13
8	Singapour	107	130	156	171	182	3,8	4,3	21	10	6
9	France	128	131	151	151	170	4,6	4,0	15	0	13
10	Luxembourg	100	104	128	117	122	3,5	2,9	23	-9	4
11	Japon	104	110	117	110	116	3,7	2,7	6	-6	6
12	Suisse	86	86	99	101	111	3,0	2,6	16	1	10
13	Belgique	63	73	84	82	89	2,2	2,1	14	-2	9
14	Canada	56	69	78	77	80	2,0	1,9	13	-1	5
15	Suède	45	51	65	65	69	1,6	1,6	27	0	7
16	Espagne	45	46	52	57	67	1,6	1,6	14	9	19
17	Israël	34	43	55	59	63	1,2	1,5	27	9	6
18	Corée, République de	36	42	54	55	62	1,3	1,5	28	2	13
19	Italie	42	46	55	55	61	1,5	1,4	19	0	12
20	Émirats arabes unis	29	33	37	46	48	1,0	1,1	14	22	5
21	Pologne	22	29	35	39	46	0,8	1,1	21	10	20
22	Hong Kong, Chine	38	39	43	46	46	1,4	1,1	9	8	0
23	Autriche	25	29	33	34	36	0,9	0,8	16	1	6
24	Danemark	18	22	24	26	34	0,7	0,8	8	9	29
25	Philippines	19	23	25	27	29	0,7	0,7	9	9	8
26	Taipei chinois	18	22	24	26	27	0,6	0,6	13	9	4
27	Finlande	20	22	25	24	23	0,7	0,5	14	-6	-1
28	Brésil	13	14	17	21	23	0,5	0,5	19	23	10
29	Roumanie	11	13	16	18	20	0,4	0,5	19	13	14
30	Australie	15	16	19	19	19	0,5	0,5	17	1	2
Total des économies ci-dessus		2 574	2 926	3 434	3 552	3 866	91,3	90,9	-	-	-
Monde		2 819	3 205	3 762	3 900	4 251	100,0	100,0	17	4	9

Source : Estimations de l'OMC.

Bibliographie

Auboin, M. et Borino, F. (2022), "Applying import-adjustment demand methodology to trade analysis during the Covid-19 crisis: what do we learn?", Document de travail de l'OMC n° ERSD-2022-8, OMC.

Banque centrale européenne (2018), "Consumption of durable goods in the ongoing economic expansion", Economic Bulletin, Issue 1/2018, BCE.

Blanga-Gubbay, M. et Rubínová, S. (2023), "Is the Global Economy Fragmenting?", Document de travail de l'OMC n° ERSD-2023-10, OMC.

McKenna, M. F., Katz, S. L., Condit, C., et S. Walbridge, (2012) "Response of commercial ships to a voluntary speed reduction measure: are voluntary strategies adequate for mitigating ship-strike risk", Coastal Management, 40 (6), pages 634 à 650.

Pratson, L. F. (2023) "Assessing impacts to maritime shipping from marine chokepoint closures", Communications in Transportation Research, 3: 100083.

Organisation mondiale du commerce

Rue de Lausanne 154
CH-1211 Genève 2
Suisse
Tél. : +41 (0)22 739 51 11

Publications de l'OMC

Courriel : publications@wto.org
www.wto.org

ISBN (version imprimée) ISBN 978-92-870-7636-6
(version électronique) ISBN 978-92-870-7635-9

Imprimé par l'Organisation mondiale du commerce.
© Organisation Mondiale du Commerce 2024.
Rapport conçu par Triptik, Annecy.

Les « Perspectives du commerce mondial et statistiques » de l'OMC analyse l'évolution récente du commerce mondial jusqu'au quatrième trimestre de 2023 et présente les prévisions de l'OMC concernant le commerce mondial pour 2024 et 2025. Il contient des ventilations du commerce des marchandises et du commerce des services commerciaux par secteur et par région, ainsi que des renseignements détaillés concernant les principaux pays commerçants. La publication du rapport coïncide avec celle des dernières statistiques commerciales trimestrielles et annuelles de l'OMC, qui peuvent être téléchargées à partir de la base de données en ligne de l'Organisation à l'adresse suivante : stats.wto.org.